

Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 94 december 2020

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Janneke Bos
Correctoren: Ge Bos-Thoma, Simon J. de Waard, Hendrik Bijnsdorp

Productie en uitgever: Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2020
*Website: **https://www.xs4all.nl/~bosq***
*John F. Kennedylaan 207, 2285 AG Rijswijk ZH, Tel: 070-3943347, e-mail: **bds@xs4all.nl***

*Verspreiding: **Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
-Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 20 zijn via de index op de website te downloaden (**https://www.xs4all.nl/~bds/m3-**index.htm).M3 blad nummer 21 is niet openbaar i.v.m. auteursrechten.*

Laatste voorwoord INFO20M

Voor u ligt het laatste nummer van INFO20M, het informatieblad dat we sinds september 2006 uitbrengen. Aanleiding voor het eerste nummer (nummer 22 omdat we daarvoor ook al enige jaren een soortgelijk blad voor de waterscouting wachtschepen maakte), waren een bezoek aan het Nationaal Waterkamp in Zevenaar en de jaarlijkse reünie van de LVBHB in Hellevoetsluis dat jaar.

Voorjaar 2006 werden de eerste concept wetteksten van de toen nieuwe Binnenvaartwet gepubliceerd. Een wet die voor pleziervaartuigen langer dan 20 meter en recreatiesleepboten veel verandering teweeg zou brengen! Iets wat veel impact zou hebben en waar de recreatie- en woonschepenvloot niet op voorbereid was.

Er kwamen nieuwe eisen voor pleziervaartuigen langer dan 25 meter, een klein vaarbewijs voldeed niet langer. Er kwam gelukkig wel een goede overgangsregeling voor schippers en bemanning waardoor alleen nieuwe bemanning aan de nieuwe eisen moest voldoen. Gelukkig kwam er ook een officiële praktische oplossing voor de benodigde vaartijd, de invoering van het Groot Pleziervaartbewijs.

Niet alleen qua bemanning kwam er een grote verandering, ook zouden voortaan technische eisen worden gesteld aan het schip, zijn inrichting en uitrusting. Iets wat daarvoor nog niet van kracht was geweest voor niet-beroepsmatige vaart. De eigenaren wisten niet waar ze aan toe waren. En omdat we (mijn vader Henk Bos en ik) daar wel ervaring mee hadden, goed thuis waren in wet- en regelgeving en deze konden toepassen op de niet-bedrijfsmatige vaart, konden we de eigenaren voorzien van de juiste voorlichtende informatie. En zo ontstond het nieuwe blad INFO20M.

Inmiddels is de Binnenvaartwet volledig ingevoerd en is ook de 10-jarige overgangsperiode afgesloten (met nog een extra uitloop vanwege Corona). Vrijwel alle varende schepen hebben een certificaat van onderzoek of vergelijkbaar. In de afgelopen periode is er veel werk verricht om alle eigenaren van de niet-bedrijfsmatige vaart van de nodige voorlichting te voorzien. Niet alleen via dit blad, maar ook via de diverse publicaties van de behoudsorganisaties, watersportorganisaties, woonschepenclubs, en landelijk opererende bedrijven en overheden. Toch zullen we niet iedereen bereikt hebben, het zij zo.



Figuur 1. Castor in Rotterdam (JB)

Als eigenaren van schepen die nu nog geen certificaat van onderzoek hebben, hebben 2 opties. Of aan alle eisen voor pleziervaartuigen voldoen, of het traject bewandelen via het hoofdstuk traditioneel vaartuig. Het eerste schip dat een ‘traditioneel vaartuig’ certificaat kreeg was de Castor uit Rotterdam. Navraag leert dat dat certificaat inmiddels weer is ingetrokken; er zijn nog wat juridische en bestuurlijke hobbels te nemen. Toch denk ik dat de intentie om dat traject werkend te krijgen, wel bij alle partijen aanwezig is, gezien het feit dat in november 2020 het Adviesorgaan Traditionele Vaartuigen is opgericht. Het ontwikkelen van

een nieuw certificatietraject is best ingewikkeld. Gaandeweg leert men.

Het vorige nummer van INFO20M is uitgekomen in november 2019. Een nummer dat niet door mij in elkaar gezet was maar door een behulpzame vrijwilliger (waarvoor hulde!). Oorzaak daarvan was dat mijn computer in 2019 gecrasht was en de oude software niet meer geïnstalleerd kon worden. Het zoeken naar de juiste nieuwe software bleek lastiger dan gedacht. En toen ik die eenmaal had, bleek het heel anders te werken dan mijn vorige software versie. En dus moest ik dat weer helemaal opnieuw aanleren. Iets wat een (te) grote hobbel bleek.

Daardoor begon ik te twijfelen aan het voortzetten van het blad. Ik kreeg wel hulp aangeboden van diverse zijden (waarvoor mijn hartelijke dank en waardering!), maar de twijfel verdween niet. Moest ik er nog wel mee doorgaan?

Na een lange tijd twijfelen heb ik nu de knoop doorgehakt. Ik stop met het maken van nieuwe nummers van INFO20M. Omdat de aanleiding van het maken van dit blad inmiddels is weggenomen en eigenaren op vele plaatsen nu hun informatie kunnen verkrijgen. Omdat er diverse nieuwsbrieven zijn waarin soortgelijke berichten zijn opgenomen die wel op regelmatige tijden uitkomen (zoals Vaarwijzer, Scheepspost, Zeepost, Varen doe je Samen, BASM, etc.) en het INFO20M blad inmiddels is verworden tot een knipselkrant. Omdat ik dit blad inmiddels al weer enige jaren alleen maak omdat mijn vader 6 jaar geleden is overleden en ik mijn vrijwilligerstijd maar 1x kan inzetten. Omdat er ook een andere uitdaging op mijn vrijwilligerspad is gekomen en ik daar vrijwel mijn hele vrije tijd mee vul (het schrijven van een compleet nieuw boek). Omdat ik er niet jonger op word, en om mijn gezondheid moet denken. Simpelweg omdat de focus verlegd is.

Wat ga ik de komende tijd wel doen?
De website zoals deze nu bestaat, zal ik de komende tijd in de lucht houden. De website pagina's zullen wel voorzien worden van een waarschuwing dat deze niet meer wordt geüpdate en als archief in de lucht zal blijven. En natuurlijk zal ik wel bij het varend erfgoed betrokken blijven. Als er nieuws is waarvan ik denk dat dit bekend gemaakt zou moeten worden, geef ik dat door aan de huidige nieuwsbrief uitgevers. Iets wat ik overigens al enige tijd doe. Hopelijk ergens volgend jaar of het jaar erop zult u lezen over het nieuwe boek dat ik heb geschreven, een boek over de ontwikkeling van de constructie van ijzeren en stalen scheepswrakken, speciaal bedoeld voor de maritieme archeologie maar waarschijnlijk ook interessant voor het varend erfgoed. En ik zal me in blijven zetten voor het varend erfgoed als vrijwilliger. Ik ben dus niet weg.

Hierbij wil ik een ieder bedanken die de afgelopen jaren heeft mee geholpen aan het tot stand brengen van dit blad, voor de samenwerking, voor het werk dat zij uitvoeren voor de diverse (behouds)organisaties ten behoeve van het varend erfgoed. En voor alle hulp die is aangeboden. Allen hartelijk bedankt! We komen elkaar vast wel weer eens tegen!



Figuur 2. Janneke Bos (foto Sander de Jong)

Janneke Bos

Inhoudsopgave



Figuur 3. Schepen van het zeekadetkorps (JB)

Examen vaarbewijs wordt duurder

Het CBR maakte deze week de nieuwe tarieven voor volgend jaar bekend. Alle prijzen stijgen. Gemiddeld met zo'n 5.8 procent. Het CBR heeft te maken met steeds stijgende kosten en door corona is dat helaas niet minder geworden.

Het examen Klein Vaarbewijs 1 stijgt van € 42 naar € 44,45. Een stijging van inderdaad 5,8%. In de nieuwe lijst met tarieven voor 2021 worden niet alle prijzen voor de examens en aanvullende diensten voor de recreatievaart genoemd. Wij gaan er voorlopig vanuit dat ook deze met ongeveer 5,8% zullen stijgen. Dat betekent dat volgend jaar bijvoorbeeld ook de prijs voor het aanvragen van een nieuw vaarbewijs pasje met ongeveer 6% duurder wordt.

Meer informatie ***https://www.cbr.nl/nl/over-het-cbr/over/laatste-nieuws/nieuws/cbr-tarieven-voor-2021-.htm***.

Bron: Vaarwijzer

Groot Pleziervaartbewijs halen?

De Jaartraining van ScheepsWijs is erop gericht om goed te leren varen met je schip. Een groep deelnemers van de Jaartraining 2021 zijn eigenaar van een groot schip en willen in de Jaartraining een aanloop nemen naar het Groot Pleziervaartbewijs, een vaarbewijs dat nodig is om recreatief te varen met schepen van 25 tot 40 meter. Er was in die groep nog ruimte voor meer deelnemers die het Groot Pleziervaartbewijs willen halen.

Marianne van der Linden (van ScheepsWijs): *"Als je je Groot Pleziervaartbewijs moet halen is dat best wel een ding. Het is veel theorie, je bent maanden aan het ploeteren met een dikke bijbel voor je neus. Omdat we steeds meer deelnemers met grote schepen in de training hebben, kon ik het niet langer aanzien. We hebben een speciaal programma gemaakt gericht op het behalen van het Groot Pleziervaartbewijs. Coronaproof natuurlijk: online lessen met 'live' contact en een groep enthousiaste schippers. Je hoeft het niet allemaal alleen te doen."*

Rogier Fernhout is eigenaar van de tjalk 'Triton' en deelnemer aan de ScheepsWijs Jaartraining van 2020: *"In de Jaartraining kun je ook beter leren varen voor het praktijkexamen Groot Motorschip. Ook het varen op de Waddenzee komt hierbij aan bod. Deze zomer ben ik voor het eerst drooggevallen met mijn schip, echt fantastisch. Ik hoop dat we ons deze winter met een leuke groep op het Groot Pleziervaartbewijs kunnen voorbereiden!"*

Heb je interesse, stuur dan een mail aan ***info@scheepswijs.nl*** (Marianne van der Linden)

Meer informatie over Groot Pleziervaartbewijs via Scheepswijs, zie ***http://www.scheepswijs.nl/cursus/groot-pleziervaartbewijs+cwo-groot-motorschip.html***.

Geef je wensen aan via dit formulier, ***http://www.scheepswijs.nl/jaartraining/groot-pleziervaartbewijs-info.html***

Bron: Scheepspost

CWO Nieuws

Vernieuwing diplomalijn:

Afgelopen periode is er door een groep enthousiaste mede-watersporters hard gewerkt aan de vernieuwing van de diplomalijn. Via deze weg willen we een concreter beeld geven van de nieuwe diplomalijnen en u feedback vragen over de concepten die er nu liggen. Verderop in de tekst zijn meerdere links om de conceptversies per discipline te bekijken.

Op 27 augustus 2020 is de eerste bijeenkomst geweest waar is stil gestaan bij het concept. Hierna heeft het CWO op 2 september een update gestuurd naar aanleiding van die

bijeenkomst. Belangrijk is dat niet wordt vastgehouden aan één diplomalijn voor alle disciplines.
Na deze bijeenkomst zijn er twee regiobijeenkomsten geweest waarbij we een tweetal discussiepunten van de bijeenkomst op 27 augustus verder hebben uitgediept.

De discussiepunten waren gericht op het opstapcertificaat en de modules.
Na deze bijeenkomsten ligt er een concept waarvan we denken dat dit op basis van draagvlak gevuld kan worden.

Het concept bestaat uit de volgende punten:

- Toevoegen van een opstapcertificaat
- Vanaf niveau 2 werken met modules, deze zijn optioneel

Het concept heeft de volgende opbouw:

- Opstapcertificaat - te halen in max 2 dagdelen voor het kennismaken met een boot
- Beginnend zeiler - samen met het opstapcertificaat vergelijkbaar met CWO I
- Geoefend zeiler - basisvaardigheden van CWO II
  Modules - weers- en locatieafhankelijke eisen van CWO II
- Ervaren zeiler - basisvaardigheden van CWO III
  Modules - weers- en locatieafhankelijke eisen of voor specialisatie
- Gevorderd zeiler - huidig CWO IV
  Modules - specialisatie of toevoeging van nog niet behandelde punten

Inpassen van huidige eisen
Door op onderstaande links te klikken kunt u voor de discipline jeugdzeilen 1-mans, zwaardboot, kielboot en windsurfen een eerste concept vinden. De huidige CWO eisen zijn opgenomen in het nieuwe concept. Inhoudelijk is nog niet gekeken naar de eisen. Voordat de diplomalijn verder geconcretiseerd kan worden in handboeken, is het wenselijk dat het veld hier kritisch naar heeft gekeken en feedback meegenomen kan worden.

Klik hier om het concept *jeugdzeilen 1-mans* te downloaden, ***https://gallery.mailchimp.com/cc7b0358025c944b99779d6d6/files/c2e6043e-6e89-4b52-a36a-41779692830d/Bijlage_3_Concept_diplomalijn_JZ1.pdf***.
Klik hier om het concept *zwaardboot* te downloaden, ***https://gallery.mailchimp.com/cc7b0358025c944b99779d6d6/files/4b7d60a0-939f-4259-971c-63636642da82/Bijlage_3_Concept_diplomalijn_ZB.pdf***.
Klik hier om het concept *kielboot* te downloaden, ***https://gallery.mailchimp.com/cc7b0358025c944b99779d6d6/files/7e29aec1-d596-4811-8178-fff019c2fb77/Bijlage_3_Concept_diplomalijn_KB.pdf***.
Klik hier om het concept *windsurfen* te downloaden, ***https://gallery.mailchimp.com/cc7b0358025c944b99779d6d6/files/2fb2ce85-0e8d-4174-98f5-42c632616fd3/Bijlage_3_Concept_diplomalijn_WS.pdf***.

Evaluatie jachtvaren

Tijdens de evaluatie jachtvaren kwamen bijna uitsluitend positieve reacties naar voren.
Er moeten nog een paar kleine aanpassingen/ verduidelijkingen aangebracht worden maar over het algemeen is de pilot goed bevallen en kan hier zeker mee verder gewerkt worden.
Echter valt het sloepvaren nu tussen wal en schip en wordt er momenteel gekeken of dat ondergebracht kan worden bij de discipline kielboot.
Daarnaast is de werkgroep jachtvaren aan het kijken hoe het wegvallen van het TKN-examen bij het Watersportverbond het beste ingevuld kan worden.

Bron: Commissie Watersport Opleidingen

Kustnavigatie

In 2019 maakte het Watersportverbond bekend dat het ging stoppen met het organiseren van de examens Theoretische Kustnavigatie (TKN). In november 2019 was het laatste landelijke examen en er zou nog een ronde volgen met herkansingen in april 2020. Tegelijkertijd had het Watersportverbond aan de Commissie Watersportopleidingen (CWO) gevraagd of zij de organisatie van het examen wilden voortzetten. Dat mede omdat het diploma TKN een vereiste is voor enkele van de gevorderde opleidingen van de CWO. Hierna werd het even stil, maar is achter de schermen hard gewerkt door enkele vrijwilligers van CWO. Met succes want onlangs maakte CWO en Watersportverbond het volgende bekend:

1. Er komt nog één ronde met herkansingen in november 2020 georganiseerd door het Watersportverbond en uitsluitend toegankelijk voor mensen die in 2019 examen TKN deden maar niet zijn geslaagd.

2. Vanaf 2021 is het mogelijk om bij CWO het examen te doen voor het nieuwe diploma Kustnavigatie. CWO kiest er voor om het woord 'theoretische' bewust te laten vervallen en de leerstof gaat ook op de schop. Het nieuwe examen zal veel meer gericht zijn op praktische navigatie en biedt naast de basis navigatie ook veel ruimte voor het gebruik van moderne navigatiemiddelen als GPS, kaartplotter, AIS en radar. Ook gaat de bestaande overlap met Klein Vaarbewijs 2 vervallen. Kandidaten worden geacht deze kennis al te hebben voor zij examen Kustnavigatie doen. Consequentie daarvan is wel dat het nieuwe diploma Kustnavigatie straks geen vrijstellingen meer biedt voor het Klein Vaarbewijs en dat bezitters van dit nieuwe diploma ook geen ICC Coastal Waters kunnen krijgen. Om een ICC Coastal Waters te behalen moet een kandidaat altijd het Klein Vaarbewijs II hebben.

Wij hebben de nieuwe exameneisen al ontvangen en in een eerder stadium ook al onze mening mogen geven. Op dit moment bestuderen we wat dit betekent voor het bestaande lesmateriaal en op welke punten dit aangepast moet worden. In een latere nieuwsbrief komen wij daar nog uitgebreid op terug.

Bron: Vaarwijzer

CWO Kustnavigatie

Het CWO-bestuur heeft aan een werkgroep gevraagd een nieuw programma van eindtermen op te stellen voor de theorie van Kustnavigatie. Dit programma moet in de plaats komen van het programma van Theoretische Kustnavigatie zoals dat tot voor kort door het Watersportverbond werd gehanteerd.
Het programma moet ondersteunend zijn voor de zeezeiler die de cursus Schipper Jachtvaren Zeil Tidal volgt. Het examen staat ook open voor ervaren toerzeilers die hun theoretisch niveau in meteorologie en navigatie willen testen.
De werkgroep heeft reeds een eerste concept van het programma van eindtermen opgesteld en gedeeld met het 'veld'. Daarop zijn veel reacties gekomen. Vanuit de vaarlocaties is steun betuigd aan het initiatief van het CWO-bestuur om zorg te dragen voor een nieuw programma en examen Kustnavigatie. De werkgroep is thans bezig met het bestuderen van de reacties uit het veld. Ook deze activiteit heeft enige vertraging opgelopen ten gevolge van de aanwezigheid van het Coronavirus en de daarbij behorende maatregelen.
Het streven is er op gericht voor de zomervakantie 2020 met een definitief programma van eindtermen te komen en dat te publiceren, opdat kandidaten en cursusleiders zich kunnen voorbereiden op het examen Kustnavigatie dat, als alles volgens plan verloopt, in het winterseizoen 2020-2021 kan worden afgelegd.

Bron: CWO

Kustnavigatie bij CWO

Ontwikkeling

Het programma van eindtermen is een 'levend' programma dat op grond van ervaringen en inbreng van deelnemers en cursusdocenten verder ontwikkeld zal worden.

De cursisten die een CWO Schippersopleiding Jachtvaren Zeil tidal volgen zullen aan boord in relatie tot de in het examendocument genoemde apparaten te maken krijgen met technische vaardigheden, waarbij naast theoretische kennis ook praktische vaardigheden beheerst moeten worden. Er wordt om die reden op dit moment gewerkt aan het ontwikkelen van een simulatieprogramma waarmee deze praktische vaardigheden geoefend en getest kunnen worden. Het gaat om onderwerpen, zoals:

- De praktijk van een radar, uitgaande van een ECS met een radar overlay.
- De praktijk van een ECS, Electronic Chart System met GPS, AIS en Radar overlay.
- De praktijk van Meteoprogramma's.

Opleidings- en examenmogelijkheden

De CWO beraadt zich op dit moment over de opstelling en uitvoering van het examen.

In november 2020 zal het KNWV/examencommissie TKN een laatste examen TKN organiseren voor de herkansers. Het CWO zal daarom een eerste examen afnemen in de maand februari 2021. Hierover en over de vorm van het examen zullen te zijner tijd nog nadere mededelingen worden gedaan.

Deelname aan het examen is ook mogelijk voor andere personen dan CWO-cursisten. Het examen staat open voor iedereen die zich wil testen op kennis en vaardigheden met betrekking tot het varen op zee.

Voorbereiding
Aan de hand van het examendocument kunt u zich voorbereiden op het examen Kustnavigatie. Wij zijn van mening dat deze voorbereiding ondersteund kan worden door gebruik te maken van:

- De reglementen die met een link in het examendocument zijn opgenomen,
- De boekwerken Kaart 1, HP 2, de Reeds, Kustnavigatie (Tonie Rietveld e.a.) in combinatie met de
- boeken Het weer van Morgen (Dieter Karnetzki) en Weer in Kaart (Henk Huizinga) of andere vergelijkbare boekwerken.

Examendocument

Het Watersportverbond is sinds 1 januari 2020 gestopt met het organiseren van het TKN examen. De CWO heeft besloten dat een nieuw examen Kustnavigatie daarvoor in de plaats dient te komen. Inmiddels heeft het bestuur een Examendocument Kustnavigatie vastgesteld. Zie ***https://cwo.nl/serverspecific/default/images/Downloads_Handboeken/ExamendocumentCWO-Kustnavigatie22-6-2020.pdf***.

Toelichting op het examendocument
Ten behoeve van de **CWO opleiding Jachtvaren (Zeil) Tidal** dient een cursist voor het Schipper niveau de certificaten KVB 1 en 2 te halen. Voor het varen op zee is echter aanvullende kennis en vaardigheid nodig. Tot voor kort voorzag de kennis die bij het certificaat TKN hoort hierin voor een deel. Zoals we allen inmiddels weten, stopt het Koninklijk Nederlands Watersportverbond met de afname van het examen TKN. De CWO wil in het ontstane hiaat voorzien met een **certificaat Kustnavigatie**.

Voor dit certificaat geldt dat het programma van eind- en toetstermen afgestemd dient te zijn op de praktijk van de CWO-cursus Schipper Jachtvaren Zeil Tidal, waarbij gebruik gemaakt wordt van enerzijds de traditionele navigatietechnieken en anderzijds van elektronische systemen.

Het examen Kustnavigatie is gebaseerd op deze eind- en toetstermen en daarmee zijn

deze termen ook de basis voor de cursus/studie die aan het examen voorafgaat.

Bij de opstelling van het programma van eind- en toetstermen is uitgegaan van een aantal uitgangspunten:

- De onderwerpen die geëxamineerd worden zijn bedoeld om te testen of een kandidaat voldoende kennis en vaardigheid heeft die nodig zijn om als zelfstandig schipper in de kustwateren en op zee te varen met de beperking van maximaal windkracht 6 Bft.

- De onderwerpen hebben betrekking op veilig en verantwoord varen, duurzaam varen en varen met kennis die een schipper van een recreatievaartuig < 20 meter volgens de wet dient te hebben.

- Met zee wordt bedoeld zeeën zoals de Noordzee, Oostzee, Middellandse zee en hun kusten, etc. Het betreft dus niet de Oceanen.

Het programma van eind- en toetstermen

KN is aanvullend op de programma's van KVB 1 en 2. Om duidelijk te maken wat de onderwerpen zijn die bij KVB1 en 2 aan de orde komen is voor de thema's: Reglementen, Meteorologie, Getij, Betonning en Navigatie de afbakening van KVB 1 en 2 als bijlage 3 opgenomen in dit document. De eindtermen/leerdoelen van KVB1 en 2 worden niet expliciet getoetst in het KN-examen. De kennis van KVB 1 en 2 met betrekking tot de onderwerpen die in KN aan de orde komen wordt wel als bekend verondersteld.

Het programma is opgesteld door een werkgroep Kustnavigatie en als concept voorgelegd aan een groot aantal betrokkenen uit het veld. De ontvangen feedback is verwerkt in het definitieve stuk Examendocument CWO Kustnavigatie.

Bron: CWO

Nieuwe ontwikkelingen CWO

Diplomavernieuwing

Door een 5-tal werkgroepen (kielboot, catamaran, windsurfen, zwaardboot en jeugdzeilen) is er onder leiding van Rik Coumans het afgelopen jaar gewerkt aan de vernieuwing van de diplomalijnen. De disciplines blijven gehandhaafd, er komt een extra niveau bij (introductie) en op dit moment wordt er gewerkt aan structurering en uniformering van de diplomalijnen. De verwachting is dat in januari 2021 de laatste hand aan het (her-)schrijven van de eisen wordt gelegd.

In februari (datum wordt nog gecommuniceerd) 2021 zullen we een online-bijeenkomst over de vernieuwde diplomalijnen organiseren. Hier wordt de uitkomst gepresenteerd, gaan we verder in op de veranderingen die dit met zich meebrengt en de uitrol van de vernieuwde diploma's.

Met de vernieuwing van de discipline Jachtvaren zijn we al een stapje verder dan de bovengenoemde disciplines. Deze disciplinegroep is sinds 2020 al volledig overgestapt op de nieuwe vorm. Na wat gewenning in het eerste deel van het seizoen verliep dit daarna goed. Vanwege de verandering in structuur en eisen, kunnen diploma's in deze discipline enkel uitgegeven worden in het digitale Watersportpaspoort. Door het secretariaat wordt hard gewerkt om de laatste locaties ook met succes van het Watersportpaspoort gebruik te laten maken.

Sloep en motorvlet

Naast bovengenoemde vernieuwingen in bestaande diplomalijnen, is er ook een nieuwe discipline ontwikkeld. Begin 2020 is het handboek voor de discipline Sloep en Motorvlet in gebruik genomen. De nieuwe discipline valt in de disciplinegroep aan boord instructie. 2020 gold als overgangsjaar waarin instructeurs op basis van een combinatie van eerder verworven kwalificaties een diploma konden ontvangen in deze nieuwe discipline.

Diploma's Eigen Vaardigheid worden in deze discipline alleen via het digitale Watersportpaspoort uitgegeven.

De overgangsregeling is als volgt:

Instructeur 2 Kielboot + CWO III Motorboot = Instructeur 2 Sloep en Motorvlet

Instructeur 3 Kielboot + CWO III Motorboot = Instructeur 3 Sloep en Motorvlet

Instructeur 4 Kielboot + CWO III Motorboot = Instructeur 4 Sloep en Motorvlet

Wanneer je nog geen gebruik hebt gemaakt van de regeling, maar dit wel graag zou willen dan kan dit nog. Neem hiervoor gerust contact op met het CWO secretariaat.

Jachtvaren - kustnavigatie

De CWO heeft in eerdere berichtgeving aangegeven de organisatie en uitvoering van het examen Kustnavigatie over te nemen van het Watersportverbond. Hiermee is een werkgroep aan de slag gegaan. Vervolgens heeft de werkgroep een voorstel/plan gemaakt. **Na overwegingen heeft het bestuur besloten dat de CWO geen examen Kustnavigatie gaat organiseren.** De belangrijkste reden hiervoor is het negatieve financiële resultaat in de eerste jaren en hoge deelnemersaantallen die nodig zijn om het examen in de toekomst kostenneutraal te kunnen organiseren.

In het voorjaar (medio april) van 2021 zal het geplande herexamen Kustnavigatie van november 2020 (gecanceld vanwege COVID-19) alsnog door het Watersportverbond en in samenwerking met de CWO, worden georganiseerd.

Het bestuur is inmiddels bezig om alternatieven voor dit onderdeel van de opleiding Jachtvaren te onderzoeken. Wij zullen je hierover informeren zodra we daar meer informatie over hebben. Wanneer je op dit onderwerp mee wilt denken nodigen we je alvast graag uit dit, via het CWO secretariaat, kenbaar te maken.

Bron: CWO

Overgangstermijn drijvende werktuigen en grote pleziervaartuigen verlengd

Voor de certificering van drijvende werktuigen en grotere pleziervaartuigen (≥ 20 meter en/of ≥ 100 m3) geldt:

• Eigenaren aan wie al eerder uitstel is verleend tot 1 december 2019, krijgen een nieuwe (laatste) overgangstermijn. Zij krijgen tot 1 oktober 2020 de tijd om de certificering rond te krijgen;

• Wanneer dit (buiten de schuld van de eigenaar) niet lukt, dient er uiterlijk 1 oktober 2020 een concreet en door de keuringsinstanties goedgekeurd plan van aanpak te zijn;

• Met dit (maatwerk) plan van aanpak mag men dan nog tot 1 januari 2021 doorvaren, daarna niet meer.

Alle nog niet gecertificeerde drijvende werktuigen en grotere pleziervaartuigen (> dan 20 meter en/of > 100 m3) die:

• op 1 oktober 2020 nog geen goedgekeurd plan van aanpak hebben en/of

• op 1 januari 2021 nog niet zijn gekeurd

dienen per die datum te voldoen aan de huidige eisen van ESTRIN 2019.

Bron: ILenT

Verlengen CvO tijdens Covid-19 nog één keer uitstel mogelijk

ILT verlengt de termijn voor indienen van de aanvraag eenmalig en tevens de **laatste keer tot 1 februari 2021**.

Bericht van de FVEN / LVBHB werkgroep Wet- & Regelgeving: bij het laatste Overleg Techniek en Nautiek Binnenvaart (OTNB) kregen wij van het ministerie en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) het verzoek om dit naar onze achterban te sturen.

Oproep van ILT

Aan diegenen die hun certificaat moeten verlengen of al hadden moeten verlengen, wordt dringend gevraagd actie te ondernemen en dit aan te vragen. De termijn om dit voor 23 november 2020 te doen, is eenmalig en tevens

de laatste keer verlengd tot 1 februari 2021. Hierna vervalt het certificaat.

Bij aanvraag heeft u de tijd tot 1 augustus 2021 om te keuren.

Bron: Scheepspost

Zware consequenties voor verlopen van certificaat

Vanaf 1 februari 2020 is de consequentie van het laten verlopen van het binnenvaartcertificaat, dat het recht op de overgangstermijnen komt te vervallen. Verlenging van het certificaat kan dan alleen maar als er aan de nieuwbouw eisen wordt voldaan.

Het is een nieuwe regel. ILT trekt de touwtjes aan. Het betekent dat elke scheepseigenaar ontzettend goed (en ruimer misschien dan voorheen) moet plannen. ILT gaat daarbij helpen en zal eigenaren attenderen op de naderende einddatum en op de mogelijkheden die er zijn om het certificaat te verlengen. Die mogelijkheden zijn verruimd.

De periode waarbinnen de droogzetting en het onderzoek voor verlenging van het certificaat kan plaatsvinden, is verruimd van 3 maanden naar een jaar.

Op de site van ILT is ***meer informatie*** te vinden.

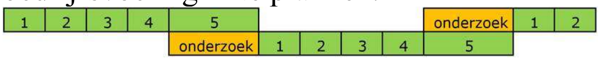
Verlengen binnenvaartcertificaten

De ILT wil het certificeringsproces voor de binnenvaartcertificaten zo efficiënt mogelijk maken voor alle partijen. Er is meer ruimte voor het plannen van onderzoek ter verlenging van certificaten -en- de ILT meldt wanneer een certificaat dreigt te verlopen.

Zorg ervoor dat certificaten (doorlopend) geldig zijn, ook omdat overgangsbepalingen alleen van toepassing zijn op geldige certificaten.

Meer ruimte voor planning

De periode waarbinnen de droogzetting en het onderzoek voor verlenging van het certificaat kan plaatsvinden, is verruimd van 3 maanden naar een jaar. Dit is gedaan om de eigenaren meer gelegenheid te bieden om de onderzoeken op een geschikt moment in hun bedrijfsvoering in te plannen.



In het jaar voor de einddatum van het certificaat vindt een droogstaand - en veiligheidsonderzoek plaats.
Als alles in orde is, wordt het certificaat een volledige periode verlengd vanaf de einddatum van het laatst geldige certificaat.

Looptijd certificaten

Daarnaast blijft het mogelijk van de huidige werkwijze gebruik te maken.
Het droogstaand onderzoek is maximaal twee jaar oud en het veiligheidsonderzoek is voor de einddatum van het certificaat uitgevoerd.
Als alles in orde is, wordt het certificaat een volledige periode verlengd vanaf de datum van het droogstaand onderzoek.

Melding voordat certificaat verloopt

De scheepseigenaren ontvangen een herinneringsbrief wanneer het certificaten moeten worden verlengd. In de brief staan onder andere de opties om het certificaat te verlengen:

1. In het jaar voor de einddatum van het certificaat vindt een droogstaand - en veiligheidsonderzoek plaats. Als alles in orde is, wordt het certificaat een volledige periode verlengd vanaf de einddatum van het laatst geldige certificaat.
2. Het droogstaand onderzoek is maximaal twee jaar oud en het veiligheidsonderzoek is voor de einddatum van het certificaat uitgevoerd. Als alles in orde is, wordt het certificaat een volledige periode verlengd vanaf de datum van het droogstaand onderzoek.

3. Het droogstaand- en veiligheidsonderzoek is gestart voor de einddatum van het certificaat maar kan niet voor de einddatum van het certificaat positief worden afgerond. Tot alles in orde is mag het schip niet varen. Als alles in orde is, wordt het certificaat een volledige periode verlengd vanaf de einddatum van het laatst geldige certificaat.
4. Het droogstaand - en veiligheidsonderzoek vindt plaats nadat het certificaat verlopen is. Er is geen recht meer op overgangsbepalingen. Dit kan leiden tot aanzienlijke kosten voor het verkrijgen van een nieuw certificaat.

Ook de adresgegevens van klassenbureaus en keuringsinstanties staan in de brief

Certificaten doorlopend geldig

De nieuwe ingangsdatum van het certificaat ligt altijd eerder dan of direct aansluitend aan de afloopdatum van het laatste geldige certificaat. De certificerende instantie kan op basis van het onderzoek besluiten een kortere geldigheidsduur toe te passen dan hierboven aangegeven.

Overgangsbepalingen alleen voor geldig certificaat

Zonder een geldig certificaat kan er geen gebruik worden gemaakt van de overgangsbepalingen. Dit kan leiden tot aanzienlijke kosten voor het verkrijgen van een nieuw certificaat.

Het op deze wijze toepassen van het recht op overgangsbepalingen is nieuw. Daarom wordt het tot 1 februari 2020 toegestaan, met een certificaat dat niet langer dan één certificaatperiode is verlopen aanspraak op overgangsbepalingen te maken. De geldigheidsduur wordt dan gerekend vanaf de datum van de droogzetting.

De overgangsbepalingen staan in Hoofdstuk 24 en 24a van het ROSR 1995 en bijlage II van de Richtlijn 2006/87/EG.

De keurende instanties Register Holland, NBKB en BSC kunnen ook nadere toelichting geven.

Bron: Scheepspost en ILT

Adviesorgaan Traditionele Vaartuigen opgericht

De stichting die gaat adviseren bij het certificeren als Traditioneel Vaartuig ("Hoofdstuk 24") is nu opgericht.

Uiterlijk 30 december 2018 moest een deel van het Varend Erfgoed over een Certificaat van Onderzoek (CvO) beschikken.
Die wettelijke certificaatplicht geldt voor alle pleziervaartuigen van 20 meter of langer (of als lengte x breedte x diepgang meer dan 100 kubieke meter is).

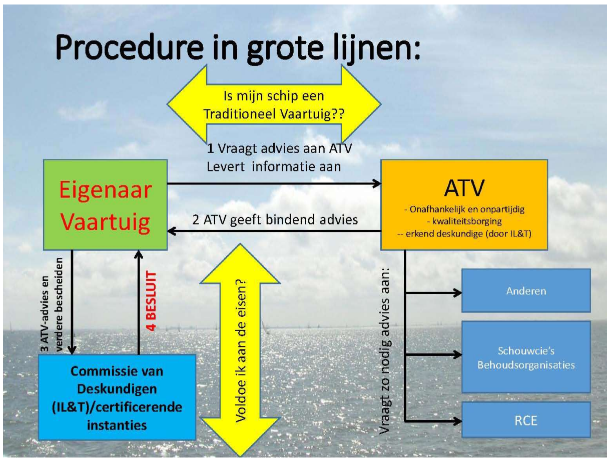
Voor certificaat plichtige schepen, die nog geen certificaat hebben, geldt na 31-12-2018 dat het gebruik maken van de overgangsregeling niet meer mogelijk is. De opties zijn nu om te certificeren als nieuw schip (dus aan alle huidige eisen voldoen) of certificeren als Traditioneel Vaartuig (beschreven in Hoofdstuk 24 van ES-TRIN).

Voor de laatste optie moet de vaartuig eigenaar een aanvraag indienen, ondersteund door een uitgebreid onderzoek. Eén van die onderdelen is een advies van een "erkend deskundige voor traditionele vaartuigen" waarin wordt bevestigd dat het vaartuig voldoet aan de eisen die aan traditionele vaartuigen worden gesteld.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) verzocht na te denken over de oprichting van een stichting Adviesorgaan Traditionele Vaartuigen (ATV). Deze stichting zou dan een "erkend deskundige voor van traditionele vaartuigen" moeten zijn. Een werkgroep van de FVEN heeft dit in een aantal vergaderingen uitgewerkt.

Op 31 januari 2019 is er een overleg geweest met ILT en heeft ILT geconcludeerd dat de gepresenteerde denklijn ten aanzien ATV er goed uitziet.

Op 2 november 2020 is de Stichting ATV bij de notaris opgericht en heeft formeel aan ILT gevraagd om te worden erkend als deskundige traditionele vaartuigen. Aan het ministerie is tegelijkertijd gevraagd om een bijdrage voor de opstartkosten van deze stichting.



De rol van ATV beperkt zich tot het geven van een advies of een vaartuig een Traditioneel Vaartuig is conform het genoemde Hoofdstuk 24 van ES-TRIN. Met dit advies kan de eigenaar naar een keuringsbureau voor de binnenvaart gaan en vragen om een keuring volgens de normen van Traditioneel Vaartuig. Die technisch en nautische beoordeling moet leiden tot de uitgifte van een certificaat door de Commissie van Deskundigen (CvD). In het certificaat zal worden opgenomen dat het gaat om een Traditioneel Vaartuig en dat op grond daarvan regels zijn gehanteerd die afwijken van de regels voor nieuwbouwschepen.

ATV is weliswaar formeel opgericht, maar zal nog een aantal inhoudelijke zaken zoals reglementen en een kwaliteitssysteem moeten ontwikkelen alvorens tot uitgifte van adviezen kan worden overgegaan. Daarom wordt nog gezocht naar extra bestuursleden en naar experts, die de schepen willen beoordelen.

Bron: LVBHB

Certificeren als Traditioneel Vaartuig (hoofdstuk 24)

Voor certificaatplichtige schepen geldt na 31-12-2018:

- gebruik maken van overgangsregeling niet meer mogelijk
- certificeren als nieuw schip (dus aan alle eisen voldoen)

Of:

- certificeren als Traditioneel Vaartuig (beschreven in Hoofdstuk 24 van ES-TRIN).

<u>Waarom deze certificering?</u>

Er zijn mogelijkheden om als Traditioneel Vaartuig voor sommige eisen van ES-TRIN ontheffing te krijgen; wel compensatie (alternatieven) bieden of beperkingen accepteren.

<u>Lees in de volgende stukken meer over Hoofdstuk 24:</u>

- ***ATV H24 stand van zaken februari 2019 (PowerPoint)***
- ***Bijlage 1 Het erkennen van traditionele vaartuigen (Word)***
- ***Bijlage 2 Bevoegdheden, verantwoordelijkheden en taken (Word)***
- ***Bijlage 3 Kwaliteitsdocumenten (Word)***
- ***Bijlage 4 Specificaties kostenramingen (Word)***
- ***NOTITIE Over de oprichting van een stichting Adviesorgaan Traditionele Vaartuigen (Word)***

Zie ***https://www.lvbhb.nl/certificeren-als-traditioneel-vaartuig-hoofdstuk-24/***.

Bron: LVBHB

Hardheidsclausule

In een aantal gevallen kan een schipper gebruik maken van de Hardheidsclausule om niet aan alle technische eisen voor het schip te moeten voldoen. Hieronder de informatie van de ILenT:

In zowel het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) als in de Europese richtlijn 2006/87/EG in artikel 24.04, vierde lid is een bepaling opgenomen die bekend staat als de hardheidsclausule.

Voor schepen die volgens de Europese richtlijn gecertificeerd zijn en niet op de zone R (internationale Rijn) varen is in artikel 24a.04 dezelfde bepaling opgenomen.

De bepaling luidt:

Indien de toepassing van de in dit hoofdstuk genoemde bepalingen na afloop van de overgangsbepalingen in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is of onevenredig hoge kosten met zich meebrengt, kan de commissie van deskundigen op grond van aanbevelingen van het comité van artikel 19 afwijkingen van deze voorschriften toestaan. Deze afwijkingen moeten in het communautaire binnenvaartcertificaat worden aangetekend.

Alleen individuele gevallen

Uitsluitend in individuele gevallen kan gebruik gemaakt worden van de hardheidsclausule. Onuitvoerbaarheid van de gestelde voorschriften of onevenredig hoge kosten zijn met onderbouwde argumenten als reden aan te voeren om gebruik te maken van artikel 24.04.

Het CESNI heeft ook een folder hierover uitgegeven zie, ***https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2019/04/Guide_Sp_craft_nl.pdf***.

De Algemene Schippersvereniging heeft ook 2 documenten geschreven over de hardheidsclausule, zie ***https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/Overgangsbepalingen/Hardheidsclausule.pdf*** en ***https://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/bestanden/CCR-Petitie/13_procedure%20%20%20HARDHEIDSCLAUSULE%20rev%201.pdf***.

De hardheidsclausule, reddingsboei of fopspeen, hoe gaat het uitwerken?

Juist in deze tijd van crisis is het meer dan ooit nodig dat ondernemers vertrouwen houden in de toekomst. Maar juist nu wordt dat vertrouwen ondermijnd door de onzekerheid van heel veel schippers. Kan ik mijn schip laten voldoen aan de CCR eisen, hoeveel gaat het me kosten en valt het ooit terug te verdienen?

De datum van ingang van de CCR eisen (ROSR) komt steeds dichterbij. Er wordt gesproken over uitstel van twee jaar, maar er is nog geen besluit genomen. Er wordt gesproken over uitzonderingen, aanpassingen en dergelijke maar ook die besluiten laten maar op zich wachten.

In overleg met de Nederlandse vertegenwoordigers van EBU en ESO op 5 maart 2009 is over de hardheidsclausule door DGLM en IVW een toelichting gegeven en de conclusies zijn in het onderstaande verwoord.

Procedure HARDHEIDSCLAUSULE

De binnenvaartwet, -besluit en –regeling zijn opgesteld om voor alle certificaatplichtige binnenvaartschepen een gelijk level-playing-field te maken. Daarbij zijn voorschriften opgesteld om schip, bemanning en milieu te beschermen. De economische gevolgen voor bestaande schepen zijn in overleg met bedrijfsleven in overgangsbepalingen vastgelegd.

In zowel het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) als ook in de Europese richtlijn 2006/87/EG is in Artikel 24.04, vierde lid een bepaling opgenomen die bekend is als de hardheidsclausule.
Ook schepen die een volgens de Europese richtlijn gecertificeerd zijn en niet op de zone R (internationale Rijn) varen is in Artikel 24a.04 dezelfde bepaling opgenomen:

Indien de toepassing van de in dit hoofdstuk genoemde bepalingen na afloop van de overgangsbepalingen in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is of onevenredig hoge kosten met zich meebrengt, kan de commissie van deskundigen op grond van aanbevelingen van het comité van artikel 19 afwijkingen van deze voorschriften toestaan. Deze afwijkingen moeten in het communautaire binnenvaartcertificaat worden aangetekend.

Bron: ILenT

Made in China

Op hoeveel producten bij u in huis staat 'Made in China'? Dat zijn er vast vele. En bij u aan boord? Staat er straks ook Made in China op onze plezierjachten?
Op sociale media zijn veel groepen actief waarin watersporters elkaar onderling kunnen helpen. Op vragen als 'ik zoek ....'of 'wie heeft daar ervaring mee?' komt steevast minimaal één reactie als 'gekocht op AliExpress' of een ander platform waar Chinese fabrikanten hun waar aanbieden. Van harpje tot GPS, van stootwil tot complete betonningssystemen. Alles is er te vinden tegen soms belachelijk lage prijzen. Je bent een dief van de portemonnee als je er niet koopt lijkt het wel. Onlangs zelf de proef op de som genomen en een USB GPS Muis gekocht. De prijs nog geen 20% van wat je er in Nederland voor

betaald. Snel geleverd, keurige statusberichten per e-mail. GPS netjes verpakt en werkt prima. Enig minpuntje wellicht is dat een NMEA compatibele GPS op baudrate 4.800 hoort te werken. Het Chinese exemplaar doet dat niet, want staat ingesteld op 9.600. Dat is dus niet conform de NMEA standaard. Maar als je de weg in de pc weet is het aan te passen en werkt alles naar behoren.
Een willekeurige steekproef, maar met de Waterkaarten software komen we dergelijke niet conform de standaard werkende GPS'en wel vaker tegen. En daar zit hem vaak ook de pijn voor veel fabrikanten van buiten de EU. Certificatie is ingewikkeld, kost veel tijd en is daardoor kostbaar en soms ontbreekt het ook aan de daarvoor benodigde kennis.
Wellicht dat dit meespeelde bij de overwegingen van het Chinese NOA om onlangs het Dutch Certification Institute (DCI) over te nemen.

Binnen Europa is afgesproken dat elk pleziervaartuig van 2,5 tot 24 meter dat in de EU op de markt wordt gebracht een CE Keur moet hebben. Bij de keuring wordt gekeken naar de kwaliteit, veiligheid en milieu-eisen. In Nederland is dit vastgelegd in de Wet Pleziervaartuigen. Er zijn binnen Nederland drie instellingen aangewezen die een dergelijke CE Keur mogen verstrekken, waaronder DCI.
Het CDA is er niet gerust op. Proberen de Chinezen op deze manier vertrouwelijke bedrijfsgegevens te bemachtigen? Tijdens de certificering moet een jachtbouwer immers veel informatie overleggen. Inderdaad kan men zich afvragen wat een groot internationaal werkend bedrijf moet met een klein bureau uit Joure waar volgens eigen zeggen 2,25 fte werken? Het is uiteindelijk aan de opdrachtgevende jachtbouwers om te kiezen of men in zee gaat met DCI.

Aan de andere kant was het de politiek die jaren geleden besloot dat dergelijke certificering best aan de markt overgelaten kan worden en dat de overheid alleen toezicht hoeft te houden. Als je het aan marktpartijen overlaat, dan weet je ook dat die een keer van eigenaar kunnen wisselen.
En NOA? Die ziet hier gewoon kansen? Als je op AliExpress kijkt dan zie je dat er complete boten te koop worden aangeboden. Zonder CE Keur mogen die niet in de EU verkocht worden. Er worden nu al genoeg pleziervaartuigen in China gemaakt. NOA ziet hier waarschijnlijk een goede markt om de ervaring van DCI in te zetten om Chinese jachtbouwers jachten te laten maken voor de Europese markt. Varen we straks allemaal in een boot 'Made in China'?

Bron: Vaarwijzer

Agentschap Telecom zet hard in op Atis

Het agentschap Telecom gaat meer controleren én bekeuren op de ATIS verplichting van marifoons. In de praktijk blijkt dat zo'n 30 % van de marifoon-gebruikers niet voldoet aan de Atis plicht. Maar lang niet iedere schipper is zich ervan bewust of zijn marifoon wel of niet Atis uitzendt. Atis staat voor Automatic Transmitter Identification System, waarmee iedere marifoon in Nederland uitgerust moet zijn. Het Agentschap Telecom vindt handhaving van belang voor de veiligheid op het water: zonder Atis zijn schepen in nood niet identificeerbaar. Voor een bekeuring hoeft het agentschap slechts een ontbreken vast te stellen om een bekeuring van € 250,- uit te schrijven. Een waarschuwing is niet nodig, zo blijkt uit een rechtszaak welke in de Schuttevaer uitgebreid wordt beschreven.

Het is echter voor de schipper niet altijd duidelijk of zijn marifoon al dan niet Atis uitzendt. Een collega hoeft het tsjilp-geluid niet te horen, want veel marifoons hebben een zogenaamde Atis-killer ingebouwd waardoor dit Atis signaal niet wordt waargenomen. Voor het Agentschap gaat het er alleen maar om dat het signaal uitgezonden wordt, zo niet, dan volgt een bekeuring. De schipper moet gewoon zijn of haar zaken voor elkaar hebben. Dat één derde van de marifoons in Nederland niet voldoende zou werken is een bijzonder gegeven.

Bron: Scheepspost

FVEN heeft nieuw Dagelijks Bestuur

In de vergadering van het Algemeen Bestuur van de FVEN op 26 juni 2020 in het Scheepvaartmuseum is het Dagelijks Bestuur nader ingericht. De samenstelling voor de komende drie jaar ziet er nu als volgt uit:

DB voorzitter a.i. (Huib Haccoû)
DB secretaris (Huib Haccoû)
DB penningmeester + professionalisering (Henk Molenaar)
DB-lid ICT, bemensing, professionalisering (Marinus Kreuze)
DB-lid communicatie + ombudsfunctie (Frank Ratelband)
DB-lid communicatie, evenementen, archiefbeheer (Kees Weststrate)
DB-lid registerzaken + FVEN bureau (Piet Middendorp)
DB-lid Amsterdamse zaken, duurzaamheid (Hans van Nispen)

Ondersteuning DB:
-notulist + juridische zaken (Eric Gerding)
-2e notulist, bureau FVEN-RVEN (Bea Pijn-Blom)
-Projectmatig ondersteunen evenementen (Koos Scholten)

Bron: FVEN

Beleidsplan 2020-2022 FVEN

Het doel van dit Beleidsplan is samen met de Behoudsorganisaties (BO's) de richting van de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) te bepalen en uit te voeren.

Hieronder de veranderende rol van de FVEN in de wereld van het Mobiele Erfgoed. Gepleit wordt om platgetreden paden te verlaten en een nieuwe koers te varen: naar een nationale sterke kennisinstelling op het gebied van Maritiem Erfgoed. Van het Algemeen Bestuur (AB) wordt hier een uitspraak verwacht: gaat het roer om of niet?

<u>De veranderende rol van de FVEN in de wereld van het Mobiele Erfgoed in Nederland</u>

Historisch perspectief

Al meer dan dertig jaar heeft de koepelorganisatie FVEN en haar voorloper FONV de belangen van het Varend Erfgoed behartigd.

De FVEN heeft een enorme cultuurhistorische, technische en juridische expertise opgebouwd over het gehele Nederlands Varend Erfgoed. Door dit alles wordt de FVEN door overheden en organisaties in binnen- en buitenland beschouwd als dé overkoepelende organisatie van Varend Erfgoed in Nederland.

De stakeholders

- De eigenaren van Varend Erfgoed (hobby, kennis en kunde, doorgeven van Varend Erfgoed)
- Politici en beleidsmakers (bijdragen in stand houden)
- Banken (financiering)
- Werven (werkgelegenheid en kennis)
- VVV's (bezoekers en toeristen evenementen)

Naar een landelijke organisatie voor het Maritiem Erfgoed?

De FVEN wil komen tot een kenniscentrum op maritiem gebied. Voor het Varend Erfgoed zijn er voldoende aangrijpingspunten:

- Wettelijke bescherming maritiem erfgoed;
- Duurzaamheid;
- Veiligheid;
- Onderwijs;
- Scheepsbouw en restauratie

Dit zijn stuk voor stuk onderwerpen die de capaciteiten van de FVEN en de BO's als vrijwilligers organisaties al gauw te boven gaan en die vooral het algemene, maatschappelijke belang betreffen.

De FVEN acht wettelijke erkenning van het maatschappelijk belang van Varend Erfgoed en de bijbehorende infrastructuur van nationaal belang; Dit moet blijken uit:

- Erkenning van de inspanningen van particulieren om dit maatschappelijk belang te waarborgen;
- Het opnemen van Varend Erfgoed in Omgevingsvisies;
- Onderzoek naar een realiseerbare vorm van wettelijke bescherming van Varend Erfgoed, en vergelijkbaar met de monumentenbescherming van Varend Erfgoed in andere Europese landen.
- Faciliteiten van de overheid voor FVEN en de BO’s om het RVEN verder te vullen en te optimaliseren;
- Uitzonderingsposities van Varend Erfgoed in lokale en internationale wet- en regelgeving, bij voorkeur samen met de BO’s die het betreft;
- Daadwerkelijke (ook met name financiële) structurele ondersteuning vanuit de overheid om Varend Erfgoed (voor Nederland) te behouden;
- Aanhaken bij – of op zijn minst stappen zetten naar – de regelingen op fiscaal- en subsidiegebied, die voor onroerend goed al decennia lang gelden.

Plannen voor 2020

Niet alleen maar op de winkel passen

Het in 2017 aangetreden Dagelijks Bestuur heeft de FVEN gebracht naar een beter toekomstbestendig model. Hiermee is deze taak niet ten einde. Voortdurend wordt er gekeken naar mogelijke verbeteringen van de organisatie.

Met een sterke professionele organisatie, die de thema’s kan oppakken en behandelen, kan het Varend Erfgoed een veel betere positie binnen het gehele culturele erfgoed krijgen en kan de FVEN nog duidelijker als belangenbehartiger van de BO’s optreden.

Voorts zal er in het jaar 2020 een periode van bezinning over de relatie met het Mobiele Collectie Nederland (MCN) worden ingelast. Hierbij zijn de volgende overwegingen aan de orde:

1. De verschillen tussen de sectoren binnen de Mobiele Collectie Nederland (MCN) nopen de FVEN ertoe, ”eigen” contacten op te bouwen met onder andere OC&W, RCE, Tweede Kamer en Europese Commissie, alsmede met andere Europese varend erfgoed organisaties.
2. De FVEN geeft er de voorkeur aan om de samenwerking binnen de MCN voort te zetten inzake de volgende punten:
3. Focus op – en beperking tot drie kerntaken, te weten:
    - Inrichten en uitwerken van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed.
    - Overleg omtrent de knelpuntenlijst met OC & W
    - Organisatie van het Nationaal Congres Mobiel Erfgoed, met het doel de MCN breed uit te dragen.
4. Werken conform Code Cultural Governance en het opstellen van een beleid omtrent inhuur van derden dat hieraan uitvoering geeft.
5. Indien de samenwerking binnen MCN de eigen lijn van de FVEN onvoldoende ruimte krijgt en/of niet door MCN aan de uitgangspunten van de FVEN wordt voldaan, zal de FVEN overwegen haar positie binnen MCN op te geven.
6. De evaluatie van de ontwikkelingen bij MCN en de positie van de FVEN hierin vindt jaarlijks in het najaar plaats. De conclusies daarvan worden voorgelegd aan het Algemeen Bestuur van de FVEN in haar oktober vergadering 2020.

Eind 2019 ontstaan vacatures in het Dagelijks Bestuur (DB) die opnieuw ingevuld moeten worden. De slechte bestuurs-situatie van 2017 dient vermeden te worden.

2020 wordt het jaar van het volgende bestuur. Inmiddels zijn een nieuwe secretaris en penningmeester aangetreden. Aan de BO’s is gevraagd kandidaten aan te leveren voor het volgende DB van FVEN.

Prioriteiten in aandachtsgebieden FVEN

Wat gaan we doen waar liggen onze strategische prioriteiten (voor 2020); de

punten van de oktober 2019 vergadering zijn hieraan toegevoegd

Organisatie FVEN

- Het nieuwe elan in de organisatie voortzetten met een hechte samenwerking met de BO's in het AB, ondersteund door vakkundige adviseurs.
- Het uitbreiden met nieuwe BO's, waarmee de FVEN een brede vertegenwoordiging realiseert voor Varend Erfgoed.
- Meer samenhang in lobby werk: FIM, MCN, H24, OTNB, EMH, branche overleg, e.v.
- Onderzoeken of 'Restauratiebudget' middels de Mondriaan Stichting kan worden geprolongeerd.
- Samenwerking met een vernieuwd en vooral op de maritieme sector gericht MEC en ander professionele organisaties.
- Discussie toelating seriebouw, ouder dan 50 jaar.
- BO's waar mogelijk stimuleren en ondersteunen bij 'jeugd-promotie-programma's'.

Belangenbehartiging

- FVEN spreekt namens het Varend Erfgoed in Nederland als onderdeel van mobiel erfgoed, zoals opgenomen in de Erfgoedwet als cultuurhistorisch waardevol erfgoed.
- Lobby in de Tweede Kamer en bij de Europese Commissie.
- Varend Erfgoed belangen behartigen en blijven inbrengen op de agenda van de andere erfgoedorganisaties, zoals FIM, FIEN, Heemschut, EMH.
- In overleg komen c.q. blijven met beleidsmakers (bij overheden). (FVEN DB is al deelnemer in het Knelpuntenoverleg (OC&W – MCN), OTNB en Brancheoverleg (I&W , IL&T), BZ (Omgevingswet) en Financiën (Scheepshypotheken) en European Maritime Heritage (EMH).)
- Deelnemen in discussies rond Wet- en Regelgeving voor Varend Erfgoed.
- Support aan de Stichting Adviesorgaan Traditioneel Vaartuig t.b.v. de uitwerking van Hoofdstuk 24 ES-TRIN (Europese regelgeving).

RVEN

- Vullen RVEN vanuit registratiesystemen van de BO's.
- Discussie over Varend Erfgoed dat geen of weinig meerwaarde biedt.
- Toegankelijkheid voor publiek (website), eigenaren en BO's vergroten.
- Communicatiecampagne om belang RVEN te benadrukken.
- Stimuleren schepen die in RVEN staan aan te melden bij NRME.

Communicatie

- De samenwerking en verbondenheid binnen de FVEN met betrekking van de 15 BO's en 3 musea.
- Website, RVEN, Scheepspost, Facebook, Twitter account openen en benutten.
- Bij "workshops" breed BO's uitnodigen.
- "Jaarlijks rondje langs de velden" (bezoeken alle BO's) met persoonlijke gedachtewisseling over wensen BO's en nut FVEN.
- Privacy regels bewaken.
- Presentatie FVEN en BO's op beurzen (BOOT Holland, TSB Den Helder, Houtbouw).
- Presentatie FVEN bij "natte evenementen": Sail A'dam, andere Sails.
- FVEN laten zien door middel van aanbrengtochten.
- Organisatie van "BOBO-tocht": Sail-Ins of bijv. een "parlementariërs tocht".
- Zo mogelijk een onderzoek naar de Maatschappelijke Kosten en Baten van Varend Erfgoed.
- Zo mogelijk deelname aan het VNG congres in Hoorn in juni 2020 met een presentatie van FVEN tijdens een vaartocht.

Fondsenwerving

- Eigen sponsoring organiseren via een derde partij.
- Adverteerders benaderen voor website en RVEN.
- Contacten versterken met fondsen (o.a. Mondriaanfonds, PBCF, Fonds voor Cultuurparticipatie, etc.) voor incidentele bijdragen.

Kennisdeling

- Gebruik maken van kennis bij BO's.
- Via MCN met andere Mobiele Erfgoed federaties/stichtingen.
- Via MEC een digitaal portaal Mobiel Erfgoed.
- Via contacten met ministeries en lokale overheden.
- Via EMH contacten met de Europese maritieme organisaties.

<u>Middelen</u>

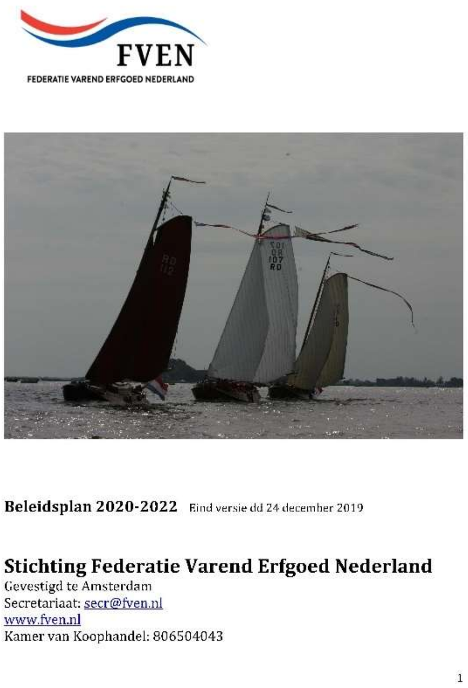
De begroting van de kosten voor het volgende kalenderjaar wordt door de AB-vergadering in september goedgekeurd. Op basis daarvan worden ook de bijdragen van de BO's vastgesteld en tegelijkertijd goedgekeurd.

De FVEN moet actief op zoek naar externe financiering om zodoende voldoende financiële armslag te krijgen. Er zullen contacten worden gelegd met adverteerders om tot een regelmatige stroom van inkomsten te komen.

De contributie van de BO's was tot 2020 onvoldoende voor de belangenbehartiging en het overige werk dat de FVEN op zich neemt (zie de plannen 2020). In 2019 zijn alternatieven aan het AB voorgelegd. Een nieuwe bijdrage regeling zal stapsgewijs worden ingevoerd ingaande 2020-2022.

Stichting Federatie Varend Erfgoed Nederland
Gevestigd te Amsterdam
Secretariaat: secr@fven.nl
www.fven.nl
Kamer van Koophandel: 806504043

Het complete beleidsplan vind je hier, ***https://www.zeepost.info/a/FVEN%20Beleidsplan%202020-22.pdf***.


FVEN
FEDERATIE VAREND ERFGOED NEDERLAND

Beleidsplan 2020-2022 Eind versie dd 24 december 2019

Stichting Federatie Varend Erfgoed Nederland
Gevestigd te Amsterdam
Secretariaat: secr@fven.nl
www.fven.nl
Kamer van Koophandel: 806504043

1

Bron: Scheepspost

Het Register Varend Erfgoed Nederland

<u>Wat is het Register Varend Erfgoed Nederland (RVEN)?</u>
Het Register Varend Erfgoed Nederland is een onafhankelijk register van schepen behorend tot het Varend Erfgoed. Voor inschrijving moet de eigenaar van het schip lid zijn van een bij de FVEN aangesloten behoudsorganisatie. Per behoudsorganisatie zijn er specifieke criteria toegespitst op het scheepstype van die behoudsorganisatie. Deze zijn te vinden op de websites van de behoudsorganisaties.

<u>Waarom een register?</u>
In de gesprekken met de overheid is het belangrijk aan te tonen welke schepen door de Federatie Varend Erfgoed (FVEN) worden vertegenwoordigd. Om meer invloed te hebben is het van het grootste belang dat alle

Varend Erfgoed schepen zijn geregistreerd in een actueel register.

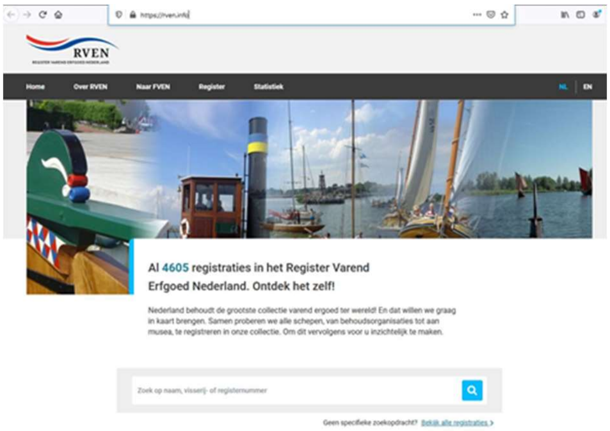
<u>Hoe werkt het RVEN</u>
Een scheepseigenaar meldt zich aan bij een behoudsorganisatie welke bij de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) is aangesloten. Daarbij meldt hij dat hij zich wil laten inschrijven in het register.

- De behoudsorganisatie stuurt het registratieformulier, aanvullende documenten en een serie recente foto’s op naar het registerkantoor.
- Vervolgens wordt per schip een nieuwe map, voorzien van nummer, scheepsnaam en jaar 2019 aangemaakt.
- Het schip wordt geregistreerd, de gegevens gecontroleerd en voorzien van een nieuwe pasdatum.
- De pas wordt geprint, gecontroleerd, ondertekend en geseald.
- De eigenaar wordt per post geïnformeerd of het schip toegelaten is in de categorie VE (Varend Erfgoed), VM® (Varend Monument®) of in de categorie HZ. (HZ is een Varend Erfgoed met een niet authentieke opbouw.)

De foto’s worden per schip bewerkt en zo nodig bijgesneden, voorzien van het correcte nummer, naam en een kenteken A, H, V en Z. (respectievelijk Achter, Historisch, Voor en Zij aanzicht). Vervolgens wordt deze informatie geplaatst in een bestand dat geschikt is voor publicatie op de site.

Als laatste stap wordt een overzicht ingevuld, waarin geregistreerd wordt of het een VE, VM®, een HZ status, een nieuwe registratie, een verlenging, een heraanmelding of een mutatie betreft. Dit overzicht geeft onder andere een beeld wat er jaarlijks aan ingeschreven schepen in het register is geplaatst.

Deze werkwijze zal worden aangepast in het Register Varend Erfgoed Nederland per januari 2020 als RVEN 2.0



Het RVEN houdt kantoor in het Scheepvaart Museum in Amsterdam, waar het museum kosteloos de FVEN huisvest. Alle registerwerkzaamheden worden uitgevoerd door 2 vrijwilligers: Bea Pijn en Martin Versteeg. De financiën en het verzenden van de VE en VM® wimpels wordt door Martin de Boer verzorgd.

Binnen de FVEN is de Registercommissie actief, waarin van alle behoudsorganisaties experts schepen beoordelen en waar de criteria worden bewaakt en besproken.

Zie de website van het RVEN voor meer info, ***<u>https://rven.info/</u>***.

Bron: Scheepspost

Voorzitter FVEN presenteert Wettelijke Bescherming Varend Erfgoed

Online beschikbaar: de presentatie van Rolf van der Mark, voorzitter FVEN bij de uitreiking van de Prins Bernard Cultuurfonds Prijs.

Het bestuur van de FVEN laat geen kans voorbijgaan om aandacht te vragen voor de bescherming van varend erfgoed. Bij de uitreiking van de Prins Bernard Cultuurfonds Prijs op 4 november 2019 was er een voorprogramma voor experts op het gebied van erfgoedbehoud.

FVEN voorzitter Rolf van der Mark heeft daar een presentatie gehouden over de noodzaak om te komen tot een wettelijke bescherming van varende erfgoed. De presentatie is hier te

bekijken/downloaden (PDF), *https://www.lvbhb.nl/wp-content/uploads/2019/11/Presentatie-Wettelijke-Bescherming-4-nov-2019.pdf*.

Bron: Scheepspost

Position paper Duurzaam Varend Erfgoed aangenomen

De federatie omarmt een achttal maatregelen om bij te dragen aan het bevorderen van klimaatneutrale mobiliteit. Eerste en belangrijkste maatregel is het gebruik van schone diesel. Maar ook aanpassingen aan de vaartuigen die bijvoorbeeld rompweerstand en de uitstoot van rookgas verminderen worden onderschreven. Streven is om de historische identiteit en uitstraling van het varend erfgoed daarbij geen geweld aan te doen. De federatie wil deze maatregelen vastleggen in een convenant met de ministeries van OC&W en Financiën.

De position paper Duurzaam Varend Erfgoed is hier te downloaden, ***http://www.zeepost.info/a/Position%20Paper%20Duurzaam%20Varend%20Erfgoed.docx***

Bron: Scheepspost

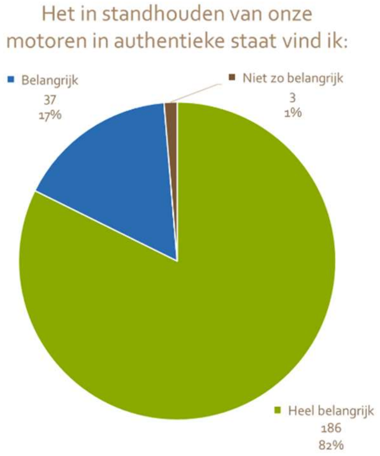
Resultaten enquête duurzaamheid

De vereniging De Motorsleepboot heeft een enquête over duurzaamheid verstuurd naar 530 leden met 1 of meer boten. In totaal hebben 226 leden de enquête volledig ingevuld, dat is 43% (hoog percentage!).
In totaal zijn 9 vragen gesteld, waaronder 4 open vragen. In dit artikel eerst een samenvatting van de enquête resultaten, gevolgd door de acties die de werkgroep duurzaamheid gaat nemen.

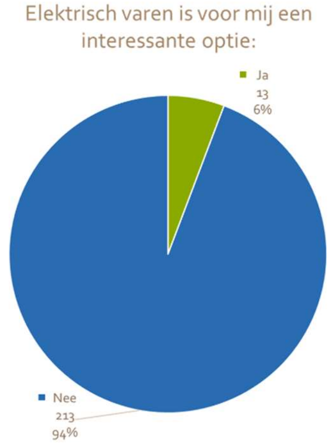
Samenvatting enquêteresultaten

202 leden (89%) gebruiken de boot voor de hobby, 4 leden (2%) beroepsmatig en 20 leden (9%) zowel beroepsmatig als voor de hobby.

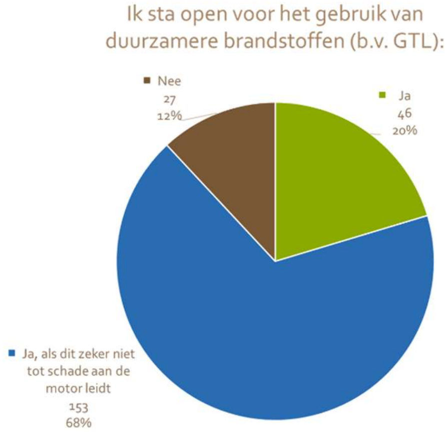
De top 24 leden gebruiken gemiddeld 19333 liter/jaar, de overige 202 leden gemiddeld 595 liter/jaar. Het overgrote deel van onze leden vindt het in standhouden van onze oude motoren in authentieke staat (heel) belangrijk:



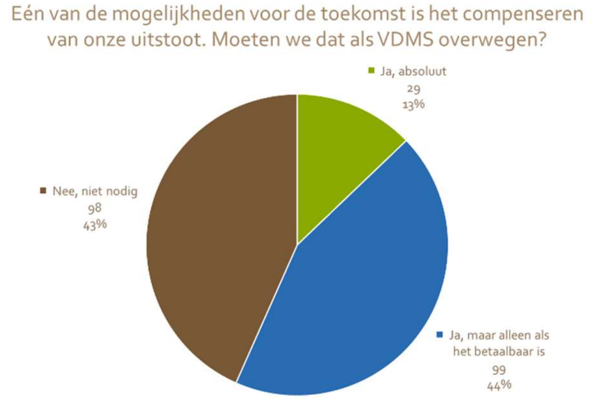
Elektrisch varen wordt niet als een interessante optie gezien:



Veel leden staan open voor het gebruik van duurzamere brandstoffen als zeker is dat dit niet tot schade aan de motor leidt:



Een meerderheid van de leden vindt dat we het compenseren van onze uitstoot moeten overwegen als dit betaalbaar is:



Op de vraag "doet u zelf al iets op het gebied van duurzaamheid" werd vaak geantwoord:

- Rustig varen / minder uren varen.
- Gebruik zonnepanelen (22 leden, 10%).
- Milieuvriendelijk vet.
- 37 leden (16%) maakt nu al gebruik van milieuvriendelijker brandstoffen als biodiesel, blauwe diesel en GTL.

Op de vraag "Heeft u suggesties wat we als VDMS verder op het gebied van duurzaamheid kunnen doen?" werd vaak als antwoord gegeven:

- Rustig varen.
- Gebruik roetfilters.
- Zonnepanelen.
- Duurzame brandstof: voorlichting, goedkoop inkopen, korting als VE.
- Goede voorlichting, kennisbank.
- Uitdragen dat onze uitstoot minimaal is (vakantie boot duurzamer dan vliegreis).
- Belang Varend Erfgoed en behoud motoren benadrukken.
- Compenseren ("VDMS bos").
- Samenwerken met andere behoud organisaties.
- Milieuvriendelijke smeermiddelen, verf en anti-fouling.

Op de vraag "De VDMS is gestart met de commissie duurzaamheid. Wilt u daaraan deelnemen of bijdragen? " is veel respons gekomen, maar liefst 25 leden die hebben aangegeven interesse te hebben om mee te werken!

<u>Acties commissie duurzaamheid</u>

Uit de enquête resultaten blijkt, dat het in standhouden van onze oude motoren in authentieke staat de hoogste prioriteit heeft. Dit past ook bij de doelstellingen van de VDMS. Tegelijkertijd zijn er mogelijkheden op het gebied van o.a. brandstof, smeermiddelen en compenseren.

De commissie duurzaamheid wil als eerste starten met de volgende acties:

<u>Duurzame brandstof, in kaart brengen van:</u>
- Verschillende soorten brandstof.
- Impact op en ervaringen met (oude) motoren.
- Bijbehorende uitstoot.
- Plaatsen waar de brandstoffen verkrijgbaar zijn.
- Mogelijkheden gezamenlijke inkoop onderzoeken (b.v. bij evenementen).

<u>Samenwerking met andere behoudorganisaties:</u>
- Inventariseren met welke andere organisaties we ervaringen kunnen uitwisselen.

<u>Compenseren</u>
- Onderzoeken wat compensatiemogelijkheden zijn en wat dit voor de VDMS kan betekenen.

<u>Communicatie & PR</u>
- Belang van ons varend erfgoed met motoren blijven benadrukken.
- Inrichten kennisbank over b.v. verkrijgbaarheid brandstoffen.
- Regelmatig communiceren over onze duurzaamheidsinitiatieven.

Bron: Vereniging De Motorsleepboot

Stoomtram gaat rijden met biokool

De vooruitzichten zijn gunstig voor het gebruik van biokool voor het stoken van locomotieven van de Museumstoomtram in Hoorn. Dat zegt museumdirecteur Rene van den Broeke naar aanleiding van een onderzoek om ’geroosterde’ en samengeperste biomassa in plaats van steenkool te gebruiken en zo het rijden met stoomlocomotieven duurzamer te maken.

De eerste officiële rit op biokool met een stoomtram zou worden gemaakt op 14 februari. De eerste testritten zijn geslaagd. Eerder mislukten testen omdat er te veel koolwaterstof in de biokool zat.

De deelnemers aan het onderzoek, dat wordt betaald door de gemeenten Hoorn en Medemblik, zijn, behalve Museumstoomtram Hoorn-Medemblik: ECN, New Energy Coalition en Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord.

Biokool wordt gemaakt door biomassa (bijvoorbeeld hout of gras) te verhitten tot circa 200-400°C zonder zuurstof, waarbij het een structuur krijgt die veel aan steenkool doet denken. Biokool is lichter, het brandt sneller en schoon weg. De tram moet er meer van meenemen. Voordeel is dat het gebruik niet duurder is.

De Museumstoomtram heeft de blauwe SHM 5 locomotief speciaal hiervoor aangepast, onder meer aan de ’exhaust’, waarmee de trek op het vuur wordt geregeld. Hierdoor rijdt deze locomotief nu zelfs met steenkool wat zuiniger, vertelt Van den Broeke.Het is niet alleen uit oogpunt van duurzaamheid dat het museum graag meewerkt. „Wij willen over 150 jaar nog steeds met de stoomtram blijven rijden en kijken graag hoe we dat zo efficiënt mogelijk kunnen doen. Het historische proces moet wel overeind blijven: water aan de kook brengen met vuur van een vaste brandstof, anders kun je de tram net zo goed in het museum stilzetten.’’

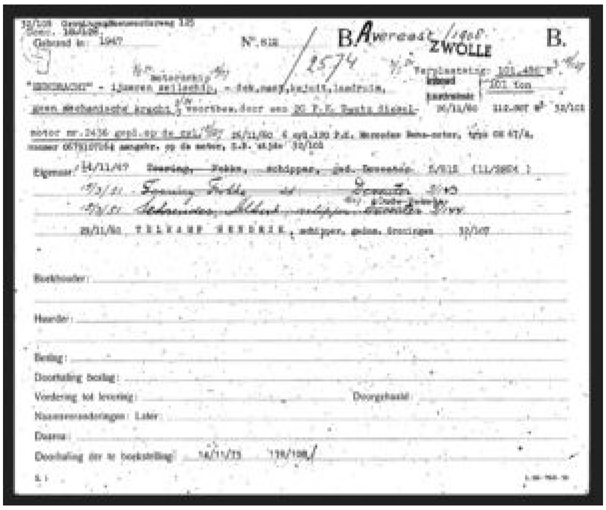
Bron: Scheepspost

Kadaster informatie in LSD

Kadastergegevens zijn nu gekoppeld aan de database Liggers Scheepsmetingsdienst (LSD).

Op zoek naar de geschiedenis van je schip? Uiteraard zoek je in de LSD (database Liggers Scheepsmetingsdienst) naar de scheepsmetingen. Zie https://s2ho.nl/LSD/top/common/ZoekInLiggers_01.php.

Sinds 6 november 2020 kun je ook kadastergegevens van het schip bekijken.


Gebouwd in: 1947 N°. 812 B. ZWOLLE B.
2574
101 ton
Eigenaar:
Boekhouder:
Huurder:
Beslag:
Doorhaling beslag:
Vordering tot levering: Doorgehaald:
Naamsveranderingen: Later:
Datum:
Doorhaling der te boekstelling:

Van elk brandmerk werden de mutaties op een kaart bijgehouden. Die kaarten zijn openbaar toegankelijk bij het Nationaal Archief in Den Haag, maar zijn ook gescand.

De naam van de scans stond echter niet in relatie tot het brandmerk. In een digitaal project hebben 16 vrijwilligers in een paar maanden tijd zo’n 250.000 scans van een nieuwe naam voorzien. Die naam geeft het brandmerk weer.

Naast die kaarten zijn ook zogenaamde Getuigschriften van het aanbrengen van het brandmerk gescand en toegankelijk gemaakt.


Kadaster

Brandmerk: 812 B Zwolle 1947

Opmerking: –

Er bestaat nog een meting voor dit brandmerk: G9282N (Klik op het nummer om de details te zien. Daarna komt u terug in dit scherm.)

Het kadaster hield mutaties rond een brandmerk bij op kaarten. De voorkant van iedere kaart bevatte de scheeps- en eigendomsgegevens, de achterkant hypotheekgegevens. Als er veel wijzigingen in de teboekstelling kwamen dan werden er vervolgkaarten gebruikt. Daarnaast vereiste de wet per brandmerk een "Getuigschrift van branding", een bewijs dat het brandmerk ook werkelijk op het schip is aangebracht.
De kaarten en/of getuigschriften voor dit brandmerk zijn bewaard gebleven en ingescand.
U kunt de scans bekijken met de verwijzingen hieronder. Klik op een regel om de betreffende scan te zien. Iedere scan opent in een nieuw tabblad.

Toon de scan van kaart 1 (voorzijde)

Toon de scan van kaart 1 (achterzijde)

Toon de scan van Getuigschrift van branding 1

Toon de scan van Getuigschrift van branding 2

Nu zijn de scans in LSD gekoppeld aan de scheepsmetingen. Zodra je dus een meting vindt waar een brandmerk bij staat kun je op een link klikken om de kadastergegevens te zien. De scans verschijnen elk in een apart tabblad van je browser. De scans zijn ook te downloaden.

Met dank aan de vrijwilligers die de scans hebben hernoemd en de ICT ondersteuners Klaus Spithost en Jan Sepp.

Bron: LVBHB

Maritiem-Historische Databank met enorm veel informatie

Voor geïnteresseerden in de geschiedenis van de zeescheepvaart in Nederland is er nu een mogelijkheid informatie te vinden over bijna alle zeeschepen die sinds 1813, het ontstaan van het huidige Koninkrijk der Nederlanden, hebben gevaren onder Nederlandse vlag. De Stichting Maritiem-Historische Databank heeft haar website opnieuw uitgebreid zodat nu uitgebreid op foto's gezocht kan worden. En het is werkelijk genieten zoveel bijzondere foto's je hier kan vinden.

In de database zijn de gegevens opgeslagen van (voor zover na onderzoek bekend) alle sinds december 1813 in de vaart gebrachte zeegaande koopvaardijschepen onder de vlag van de Noordelijke – en Zuidelijke Nederlanden tot november 1830, onder Nederlandse vlag vanaf 1830 en onder de vlag van de respectieve voormalige overzeese koloniën. Onder zeegaande koopvaardijschepen worden verstaan schepen die lading en/of passagiers vervoer(d)en, met eigen (mechanische) voortstuwing dan wel gesleept (zeelichters).

Niet opgenomen zijn:

- marineschepen
- visserijschepen (behoudens walvisvaarders)
- zeesleepboten, gebouwd na 1945
- bevoorradingsschepen
- werkschepen
- schepen die tijdens de bouw of direct na oplevering naar het buitenland zijn verkocht en derhalve niet daadwerkelijk onder Nederlandse vlag hebben gevaren.

Schepen kunnen worden gezocht op naam, type, IMO-nummer, brandmerk of roepletters. Selecties kunnen onder meer worden gemaakt op eigenaar / rederij / kapitein (alleen 19e eeuw), bouwwerf en machinebouwer. Ook kunnen selecties worden gemaakt op basis van eigen zoekcriteria via pull-down menu's.

Maritieme kronieken
Berichten in de dagbladen uit de periode 1813-1916 (nog uit te breiden t/m 1920) zijn/worden opgetekend en daarna per jaar in een Kroniek gebundeld. U leest daarin over opleveringen, aanvaringen, strandingen, vermissingen, sloop, verkoop en andere maritieme wetenswaardigheden. Men kan in de Kronieken zoeken via ons zoekformulier.

Foto's
In de database zijn bij veel schepen een of meerdere afbeeldingen opgenomen. Ook kan er specifiek op foto's gezocht worden. Deze foto's zijn afkomstig uit diverse collecties, dan wel van bekende en onbekende fotografen/schilders. Aangezien op veel afbeeldingen nog copyright rust mag Marhisdata die uit haar collecties niet aan derden ter beschikking stellen. Daarom zijn zij niet downloadbaar.

Bron: Scheepspost

Culturele sector krijgt extra ondersteuning

Het kabinet trekt bovenop de algemene steunmaatregelen 482 miljoen euro extra uit voor de culturele sector. De culturele en creatieve sector kan ook een beroep doen op de algemene steunmaatregelen, zodat er naar verwachting ruim 700 miljoen beschikbaar is voor cultuur. De coronacrisis is nog niet voorbij. Culturele instellingen hebben het moeilijk. Het publiek kan nog niet in groten getale ontvangen worden, veel voorstellingen zijn afgelast en veel makers zitten zonder werk. Tegelijkertijd lopen de kosten van veel bedrijven en zelfstandigen door. De steun van de afgelopen maanden wordt daarom doorgezet.

Het nieuwe steunpakket voor cultuur komt bovenop de algemene steunmaatregelen voor de eerste helft van 2021 zoals de tegemoetkoming vaste lasten (TVL), loonsubsidie (NOW) en de inkomensondersteuning voor zzp'ers (TOZO).

De steun is in het belang van werkgelegenheid in deze sector en zorgt dat culturele instellingen verder kunnen investeren in creatieve en innovatieve ideeën. Want ook na de coronacrisis wil het kabinet dat er een sterke culturele en creatieve sector staat. Deze sector levert ook een forse bijdrage aan een gunstig economisch vestigingsklimaat in Nederland.

Minister Van Engelshoven van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap: *"De culturele en creatieve sector is juist in deze crisistijd onmisbaar. Een sector die het leven mooier maakt, mensen verbindt en verrast en die aan heel veel mensen werkgelegenheid en inkomen biedt. Creativiteit is nodig om een uitweg te vinden uit de beperkingen die we onszelf moeten opleggen. Dat zie je ook aan de vele initiatieven die zijn ontstaan om voorstellingen, exposities en allerlei andere creatieve ideeën voor publiek mogelijk te maken op anderhalve meter. Ik heb daar grote waardering voor. Maar we zijn er helaas nog niet, daarom is deze steun ook zo belangrijk."*

<u>Bovengemiddeld geraakt</u>

De culturele en creatieve sector wordt bovengemiddeld geraakt door de coronacrisis. Daar waar het Bruto Binnenlands Product als geheel in het tweede kwartaal op jaarbasis met 8,5% is gedaald, heeft het CBS berekend dat de productie in de bedrijfstak cultuur, recreatie en overige diensten in diezelfde periode met 37,4% is gedaald. Net als andere sectoren zal de culturele en creatieve sector zich moeten aanpassen, maar het kabinet wil niet laten gebeuren dat er grote gaten in de sector vallen. Met het steunpakket kan de culturele sector het hoofd boven water houden en verder innoveren op weg naar een wendbaar en weerbaar cultureel klimaat.

<u>Globale verdeling</u>

De verdeling van het aanvullend pakket is globaal als volgt:

- € 200 miljoen is bedoeld voor een vervolg van het eerdere steunpakket cultuur tot 1 juli 2021. Deze middelen gaan naar culturele instellingen die van cruciaal belang zijn voor de landelijke infrastructuur, maar ook naar kunstenaars en creatieve professionals; de exacte invulling van de € 200 miljoen wordt komende periode uitgewerkt;
- € 14 miljoen komt beschikbaar voor een half jaar overbrugging voor instellingen met een positieve beoordeling voor de BIS en meerjarige fondssubsidies, waarvoor geen budget beschikbaar was;
- € 20 miljoen wordt beschikbaar gesteld voor het behoud van private musea en kunstcollecties van nationaal belang;
- € 15 miljoen komt, met inzet van het ministerie van EZK, beschikbaar voor behoud van het varend erfgoed (de zgn. bruine vloot);
- € 15 miljoen wordt beschikbaar gesteld voor een garantiefonds voor filmproducties en het opstarten van pilots om wendbaarheid en weerbaarheid van de sector te vergroten;
- € 150 miljoen stelt gemeenten in staat om de cruciale lokale culturele infrastructuur

te ondersteunen. Dit is naast de € 68 miljoen die beschikbaar komt voor de schade die gemeenten en provincies hebben opgelopen.

Zie ook de kamerbrief op ***https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/08/28/tweede-steunpakket-culturele-en-creatieve-sector***.

Bron: Rijksoverheid

15 Miljoen voor Bruine Vloot

Het Kabinet heeft op 28 augustus 2020 besloten €15 miljoen beschikbaar te stellen voor de compensatie van de door corona gederfde inkomsten/omzetderving van varend erfgoed schepen. In overleg met de Vereniging voor Beroepschartervaart (BBZ) is besloten dat ook andere belanghebbenden dan de bruine chartervloot zich bij het ministerie OC&W kunnen melden. OC&W besluit dan in samenspraak met de FVEN over de verdeling.

Het gaat om die schepen die (mede) als bron van inkomen dienen en een erkend (RVEN geregistreerd) varend erfgoedkarakter hebben en die als gevolg van de corona maatregelen inkomsten- of omzet derving hebben geleden. De FVEN vraagt behoudsorganisatie daarom de volgende gegevens aan te leveren:

- Het aantal schepen met erfgoed karakter dat aantoonbaar inkomsten- dan wel omzetderving heeft geleden door de corona-maatregelen.
- De omvang van de geleden schade of inkomstenderving.

Wanneer deze gegevens uiterlijk 24 september 2020 beschikbaar zijn, kan de FVEN begin oktober 2020 in overleg treden met het ministerie van OC&W over de toewijzing van de compensatie voor de gederfde inkomsten. Vragen over deze snelle inventarisatieronde kunnen per mail naar de voorzitter van de FVEN, Huib Haccou: ***secr@fven.nl***.

Bron: FVEN

Extra steun voor Varend Erfgoed, hoe verdeelt OCW dat?

Geweldige berichten voor de chartervaart, er komt 15 miljoen voor het Varend Erfgoed beschikbaar én de huidige economische maatregelen voor bedrijfssteun blijven langer gelden. De TVL loopt nu door tot zomer 2021, waardoor schepen welke hun omzet boekten in het vierde of eerste kwartaal ook een substantiële bijdrage kunnen krijgen.

Nadat bekend werd dat er 15 miljoen beschikbaar komt voor de Bruine Vloot komt nu de vraag welke partijen aanspraak gaan maken op deze bijdrage. Hoe gaat het ministerie van OCW dit verdelen? Gaat dit gebeuren op basis van SBI codes van de Kamer van Koophandel of op andere gronden? Dit is op dit moment nog onduidelijk. Daarvoor moeten we wellicht ook terug naar de voorgeschiedenis.

De tekst van de Rijksoverheid is de volgende:

€ 15 miljoen komt,
met inzet van het ministerie van EZK,
beschikbaar voor behoud van het varend erfgoed
(de zgn. bruine vloot)

Dat het geld voor de Bruine Vloot via het ministerie van OCW komt is een heel belangrijk punt: voor het eerst wordt het varend erfgoed gezien als cultureel van belang; iets wat behouden moet blijven. Dat was ook de insteek van de Tweede Kamer, waar de BBZ hard lobbyde voor een noodfonds voor de chartervaart. Met name Tjeerd de Groot en Kees Verhoeven van D66 maakten zich sterk en verenigden de coalitiepartijen in de Tweede Kamer om het Varend Erfgoed extra te steunen. Gesprekken met Commissarissen van de Koningin en met Staatssecretaris Mona Keijzer speelden daarbij zeker ook een grote rol. De manifestatie van de Hollandsche Zeilvloot bij Pampus was een geweldige schijnwerper op deze erfgoedwaarde, welke breed in de nationale en internationale pers werd besproken. De basis van deze actie was de schepen te kunnen

behouden vanwege hun cultuur-historische waarde. Ook behoudsorganisaties van het Varend Erfgoed hebben hiervoor bij de politiek aangeklopt. Alle acties om varend erfgoed te behouden hebben meegeholpen om tot hier te komen.

Zo raakte uiteindelijk ook de ministerraad overtuigd en ging er 15 miljoen van de begroting van Economische Zaken en Klimaat (EZK) naar het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW), bestemd voor de Bruine Vloot. De chartervaart wordt hiermee duidelijk geaccepteerd als cultureel van belang, en krijgt daarvoor extra steun, naast de overige Corona-maatregelen als TOGS en TVL die er zijn voor alle bedrijven, ook die in de chartervaart. De meerwaarde is duidelijk de erfgoedwaarde die de chartervaart heeft.

Monumentale status voor Varend Erfgoed

Achter de schermen wordt al jaren gepraat om het Varend Erfgoed als cultureel erfgoed ook een monumentenstatus te geven. Onder andere Martine van Lier, directeur van het FIM (***Federatie Instandhouding Monumenten***) en adviseur van de ***Federatie Varend Erfgoed Nederland*** (FVEN) komt zeer regelmatig bij het ministerie van OCW om ondermeer het belang van het mobiel erfgoed naar voren te brengen. De behoudsorganisaties van het varend erfgoed hebben zich verenigd in de FVEN en hebben op vraag van OCW een register van het Varend Erfgoed opgezet om duidelijk te maken waar het om gaat wanneer gesproken wordt over Varend Erfgoed. Ook de FVEN trekt er hard aan om het Varend Erfgoed een monumentale status te geven.

Varend Erfgoed als cultureel belangrijke sector

De Bruine Vloot heeft deze subsidie van 15 miljoen nu gekregen omdat gezien wordt dat ze een culturele waarde vertegenwoordigt: varend erfgoed. De overheid wil specifiek deze groep ondersteunen, met meer inzet dan voor veel andere bedrijven die het moeilijk hebben door Corona. Deze erkenning is misschien op termijn nog veel meer waard dan 15 miljoen euro. In de toekomst kunnen wetten en regels beter getoetst gaan worden op de schade die ze toebrengen aan deze cultureel belangrijke sector. Of kunnen subsidies beschikbaar komen voor het behoud van Varend Erfgoed. De chartervaart heeft deze erkenning gekregen door samen op te trekken met alle andere partijen van het Varend Erfgoed, en kan deze partijen nu niet negeren.

Binnen het Varend Erfgoed zijn meer schepen die vaartochten organiseren met betalende gasten om het varend erfgoed te behouden. Botters bijvoorbeeld, of stoomboten, maar zo zijn er meer. Ook deze zijn in de problemen gekomen door de beperkingen i.vm. Corona. Zij kregen geen steun als TOGS, TOZO, NOW of TVL maar raakten wel hun financiële buffer kwijt vanwege beperkte inkomsten en noodzakelijk onderhoud. Ook deze schepen zijn in beeld bij OCW en kunnen aanspraak maken op een deel van de subsidie die nu beschikbaar komt. Hun verlies van omzet door Corona-beperkingen lijkt echter gering in vergelijking met de professionele chartervaart.

Verlies van omzet door Corona-maatregelen

Op dit moment lijkt het erop dat de insteek van de Tweede Kamer en ook van ambtenaren van OCW meer bedoeld lijkt voor de bedrijfsmatige vaart. De verdeelsleutel is nu nog onbekend. Misschien komt deze bij het Restauratiefonds te liggen, de uitvoeringsinstantie van het ministerie van OCW. Zij hebben ook de aanvragen voor de Corona gerelateerde ***'Opengestelde Monumenten Lening'*** verzorgd, waarbij aanvragers met cijfers lieten zien welk deel van hun inkomsten door Covid-19 beperkingen was verdwenen. De BBZ en de FVEN zullen de ontwikkelingen op de voet volgen.

Alle steun welkom voor de chartervaart

Intussen is alle extra steun bijzonder welkom voor de bedrijven in de chartervaart. Boekingen voor volgend jaar lopen op dit moment achter, er staan wel reizen gepland maar deze zijn al deels betaald in 2020. Het aantal aanvragen op dit moment is circa een kwart van wat normaal was. ***Het uitstel van de certificaat plicht*** voor schepen tot 23

september kwam snel dichterbij, dan moeten alle schepen weer in bezit zijn van een geldig certificaat. Voor sommige schippers zijn dat lastige kosten op dit moment. Maar met de steun die in zicht komt kunnen de schippers ervoor zorgen dat de schepen aan het begin van het seizoen 2021 weer vaarklaar zijn.

Of schepen zich op de een of andere manier beter kunnen klaarmaken voor een Corona-maatschappij is nog een heel andere vraag. Hierbij zou je kunnen denken aan het aanpassen van hutten of de ventilatie in de schepen verbeteren. Productontwikkeling in zo'n onzekere tijd als nu valt echter niet mee. Afgelopen jaar bestond dat veelal uit een aanpassing van de capaciteit en in veel gevallen een verlaging van de prijs.

Tevens hebben we gezien dat er in een andere richting marketing werd bedreven, zo werd het afgelopen jaar relatief meer met Nederlanders gevaren, en met families of met individuele inschrijvingen. Wellicht is de herontdekking van de chartervaart door de Nederlanders een blijvertje. Daarnaast traden er verschuivingen op in de manier waarop schepen aan nieuwe groepen kwamen.

Bron: Scheepspost

Update verdeling 15 miljoen

<u>Wie zitten er aan tafel en waarom?</u>
De regering heeft 15 miljoen euro steun uitgetrokken voor 'varend erfgoed (bruine vloot)' zonder dat goed omschreven is wie daar precies mee bedoeld wordt. Dat heeft tot gevolg gehad dat verschillende partijen die zich aangesproken voelden zich gemeld hebben bij het ministerie van OCW. Drie van die partijen (BBZ, FVEN en HISWA) zijn aan tafel gezet door de ministeries om samen voorstellen te doen voor de omschrijving.

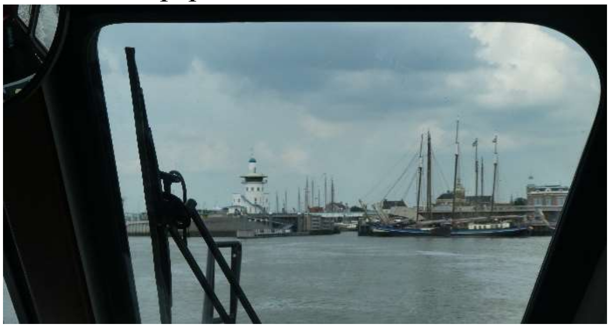
<u>Wat wordt er besproken?</u>
Het traject zou opgedeeld kunnen worden in drie sporen:
– <u>Omschrijven van de groep</u>
Alhoewel de achterban van het FVEN en de BBZ niet helemaal met elkaar overeenkomt, is er wel overeenstemming dat het moet gaan om bedrijfsmatige met passagiers varende schepen.
– <u>Bepalen hoe het geld verdeeld moet worden</u>
Er kunnen verschillende criteria ingezet worden om tot een verdeling te komen. Welke criteria uiteindelijk een rol spelen is nog niet duidelijk, wel is er overeenstemming (bij de drie organisaties) dat de zeilende schepen verhoudingsgewijs meer geld zullen moeten krijgen dan de motorvaart.
– <u>Instrument zoeken hoe het geld bij de ondernemer moet komen</u>
De voorkeur van de ministeries lijkt uit te gaan naar een TVL-achtige regeling, hier is nog geen overeenstemming over bereikt.

<u>Wat zijn de knelpunten?</u>
Voor de zeilschepen die met 12 personen of meer varen, zijn er duidelijker criteria dan voor de groep die met minder passagiers vaart. We zijn nog op zoek naar criteria waarmee we ook deze groep kunnen omschrijven. Dit geldt ook voor de replica's. Voor de motorschepen is er vooral de zorg dat het geld weg kan lekken naar een veel grotere groep. De inzet is om de groep zo klein mogelijk te houden, maar wel de motorcharterschepen mee te nemen.

<u>Wat is de inzet van de BBZ?</u>

- Zo snel mogelijk tot een oplossing komen.
- Voor zoveel mogelijk ondernemers een werkbare oplossing vinden.
- Er voor zorgen dat er een substantieel bedrag bij de schepen komt.
- Als het niet genoeg is terug gaan naar de regering voor meer geld.

Bron: Scheepspost



Subsidie voor onderzoek naar juridische bescherming varend erfgoed

De BBZ heeft een subsidie toegekend gekregen voor een onderzoek naar de mogelijkheden om varend erfgoed beter juridisch te beschermen. De subsidie van 25.000 euro was aangevraagd in overleg met de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) en wordt verstrekt door de Samenwerkende Maritieme Fondsen. Het onderzoek zal uitgevoerd worden door de Erfgoedkwartiermakers in nauwe samenwerking met de FVEN en de BBZ.

“Het doel van dit project is om te komen tot een betere borging en juridische bescherming van historische schepen, zodat de erfgoed-vloot behouden blijft en zeker in tijden van nood ondersteuning kan krijgen vanuit de rijksoverheid, provincies en gemeenten. Daarvoor is het nodig om een verkenning te maken van de juridische mogelijkheden en de randvoorwaarden die daarbij horen.”

Op basis van de resultaten van deze verkenning wordt advies uitgebracht over de beste mogelijkheden voor wettelijke bescherming en een route om dit mogelijk te maken.

Bron: Scheepspost

Bijdrage Restauratie Mobiel Erfgoed opnieuw open gesteld

Het ministerie van OCW stelt opnieuw geld beschikbaar voor de restauratie en verduurzaming van varend en ander mobiel erfgoed via het Mondriaanfonds. Begin dit jaar was het budget uitgeput. Dat toonde aan dat de behoefte aan deze regeling groot is. Het verzoek aan de minister om dit budget aan te vullen is nu positief beantwoord.

Voor wie en wat?

De Bijdrage Restauratie Mobiel Erfgoed is bedoeld voor restauratie en herstel van mobiel erfgoed met aandacht voor verduurzaming daarvan. Het gaat om alle sectoren van het mobiel erfgoed: rail, weg, water en lucht.
De bijdrage is bestemd voor organisaties op het gebied van mobiel erfgoed en kan gezamenlijk met een andere instelling worden aangevraagd.

De bijdrage kan worden gebruikt voor restauratie en herstel van mobiel erfgoed dat is opgenomen in het Nationaal Register Mobiel Erfgoed en dat een duidelijke positie inneemt in de verhaallijn van de Toonbeelden, waarmee uitdrukking wordt gegeven aan een bijzonder nationaal of regionaal belang.

Doel is de kwaliteit van bijzonder mobiel erfgoed te versterken en op een duurzame wijze operationeel te houden, waarbij aandacht is voor milieu-, energie- en klimaataspecten.

Kijk hier voor meer info bij het Mondriaan Fonds, ***https://www.mondriaanfonds.nl/aanvraag/bijdrage-restauratie-mobiel-erfgoed/***.

Bron: Scheepspost

Financiële bijdrage voor maritiem onderzoek door vrijwilligers en studenten

Om het maritieme verleden van Nederland boven water te halen, nodigt de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed vrijwilligers en studenten uit om regionaal onderzoek te doen. Binnen het project ’13 Provinciën’ konden projectvoorstellen tot 1 februari 2020 worden ingediend. De onderzoeksvoorstellen brengen de verscheidenheid en verhalen van de provincies van Nederland en de Noordzee in kaart.

13 Provinciën project

De RCE heeft zich, samen met vrijwilligers, de afgelopen jaren sterk ingezet voor de ontheffing op de AMvB Erfgoedwet. Dat betekent dat vrijwilligers en studenten in de toekomst meer mogelijkheden hebben om bij te dragen aan maritiem onderzoek.

In aanloop naar deze aanpassing is de RCE het project ’13 Provinciën’ gestart om maritiem onderzoek te stimuleren.

Onderzoekers kunnen voor hun projectvoorstel een financiële bijdrage van maximaal €1.000 ontvangen. Het kan gaan om duikend of archief-gebaseerd onderzoek naar bijvoorbeeld een van de vele scheepswrakken, de molens op de Zaanse schans, de Romeinse nederzetting bij Cuijk, de inpoldering van het eiland Schokland of de verdronken dorpen in Zeeland of het Markermeer. Onder water of erboven, alle regio’s in Nederland hebben een maritiem verhaal te vertellen.

Nadere informatie staat op ***https://www.cultureelerfgoed.nl/actueel/nieuws/2019/12/19/financiele-bijdrage-voor-maritiem-onderzoek-door-vrijwilligers-en-studenten?fbclid=IwAR1SjpTkvtbCpi0cjL_M6cF8Ym9O9gi_BuFs-gsk1DoFoCJDX-UsklbQ9nc***.

Bron: Scheepspost

Nieuwe regeling Themafonds Erfgoedvrijwilligers voor educatieve middelen

Van 1 t/m 30 oktober 2020 konden erfgoedorganisaties een aanvraag doen voor educatieve projecten, zoals audiotours. Deze regeling is voor erfgoedorganisaties, die grotendeels afhankelijk zijn van de inzet van vrijwilligers. Tienduizenden mensen zetten zich in met hart en ziel om ons cultureel erfgoed te behouden. Ze zijn essentieel om de talloze monumenten, musea, landgoederen te kunnen openstellen en de verhalen levend te houden. Met het Themafonds Erfgoedvrijwilligers steunt het Cultuurfonds erfgoedorganisaties via speciale regelingen. Na de succesvolle eerste regeling afgelopen zomer start vanuit dit themafonds een tweede ondersteunende regeling voor educatieve middelen.

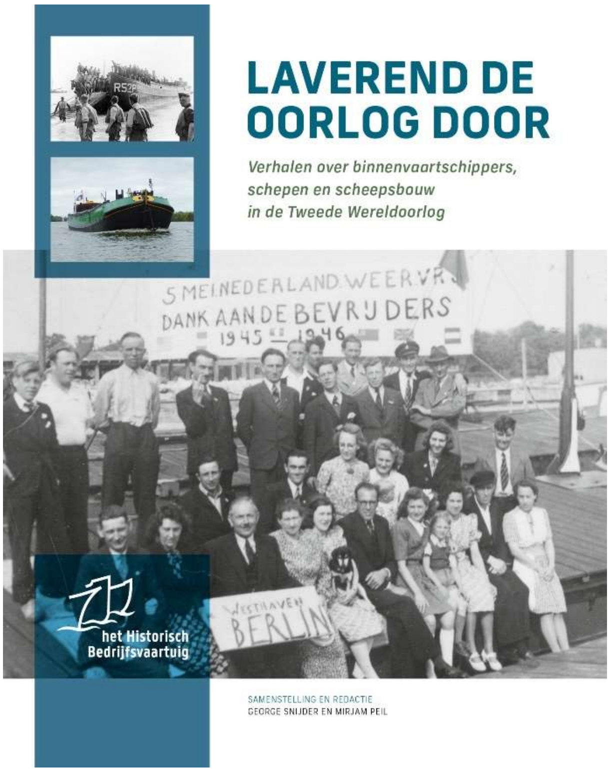
Heeft jouw erfgoedorganisatie een project waarbij de educatieve middelen voor de publieksbegeleiding worden uitgebreid, aangepast of gedigitaliseerd? En heeft het als doel om het publieksbereik verder te versterken en te vergroten? Lees snel verder om te zien of het in aanmerking komt voor een bijdrage. Denk daarbij bijvoorbeeld aan:

- de aanpassing van de website of de bijbehorende database (hardware en digitalisering).
- de uitbreiding/ontwikkeling audiotours of routes met QR-technologie (bijv. door de buitenruimte/omgeving monument).

Erfgoedorganisaties kunnen een aanvraag doen voor initiatieven die erfgoedvrijwilligers en de organisatie in hun werk ondersteunen.

Zie voor meer informatie ***https://www.cultuurfonds.nl/nieuwsbericht/tweede-regeling-themafonds-erfgoedvrijwilligers-voor-educatieve-middelen***.

Bron: FVEN



Nieuw boek in de LVBHB-reeks: Laverend de oorlog door

Na ‘Westlanders blijven varen’ en ‘Behouden Binnenkant’ is nu het derde boek binnen de

populaire LVBHB-reeks klaar voor verkoop: ‘Laverend de oorlog door’.

Met 75-jaar herdenking van de bevrijding is het onderwerp deze keer de binnenvaart tijdens de Tweede Wereldoorlog, verhalen over het varend erfgoed. Het boek bevat 60 korte en langere verhalen over de ervaringen, belevenissen en drama’s van schippers en hun gezinnen tijdens de Tweede Wereldoorlog. Over beschietingen door geallieerde vliegtuigen, het ’koppen’ van schepen, vorderingen door de bezetter, schepen die afgezonken zijn met Duitse granaten, collaboratie in de scheepsbouw, verzet en voedseltochten naar de Randstad in de Oorlogswinter. De verhalen zijn zeer divers en rijk geïllustreerd met vaak unieke foto’s en dagboekfragmenten.

Het boek Laverend de oorlog door verscheen in april 2020 en wordt uitgegeven door de LVBHB. Samenstelling en redactie George Snijder en Mirjam Peil.

Gebonden, in kleur, meer dan 200 pagina’s en 250 illustraties. Ledenprijs € 17,95, winkelprijs € 19,95.
Vanaf april 2020 is het te bestellen via de ***Webwinkel van de LVBHB***.

N.B.: de verzendkosten voor boeken bedragen € 3,80

Bron: LVBHB

Schepenlijsten bij Laverend de oorlog door

De online bijlage bij het boek Laverend de oorlog door is bijgewerkt en uitgebreid.

In dit boek met verhalen over de binnenvaart in de Tweede Wereldoorlog komen uiteraard veel schepen voor. Die schepen zijn in het boek niet met alle details beschreven. Daarom is de lijst die in het boek staat ook op deze website te vinden, in een versie met veel meer details.De lijsten zijn te vinden via het hoofdmenu van deze website > Dossiers > Geschiedenis > WO II Schepen of zie ***https://www.lvbhb.nl/wo2schepen/***.

Schepen die in het Bestand Historische Schepen (BHS) voorkomen hebben een koppeling daar naartoe. Met behulp van de eerste meting (4e kolom van die tabel) kun je de scheepshistorie verder uitzoeken via de database LSD van de Stichting ScheepsHistorisch Onderzoek (S2HO), ***https://www.s2ho.nl/***.

Twee aanvullende lijsten zijn nu aan het overzicht toegevoegd:

Maasbracht schepenkerkhof

Een lijst met de meer dan 200 schepen die in 1944 afgezonken zijn door de Duitsers in Maasbracht. Het was niet mogelijk om alle schepen te identificeren omdat de informatie over schepen en scheepseigenaren niet compleet was.

Schepen en schippers in Berlijn

De tweede lijst geeft de schepen die na de bevrijding vast kwamen te zitten in de Westhaven van Berlijn. Ook hier is geprobeerd zo veel mogelijk informatie over de schepen te vinden wat niet altijd gelukt is. Hoe de lijst tot stand is gekomen kun je in het boek lezen net zo als een beschrijving van het tot zinken brengen van al die schepen in Maasbracht.

Laverend de oorlog door legt een stuk onbekende geschiedenis vast van de binnenvaart met alles wat daarbij komt kijken. Beschrijvende en verklarende verhalen, maar ook heel persoonlijke ervaringen. Het boek is rijk geïllustreerd en wordt door de LVBHB voor een vriendelijke prijs aangeboden ter herdenking van 75 jaar bevrijding.

Het boek is verkrijgbaar via ***https://www.lvbhb.nl/product/laverend-de-oorlog-door/***.

Een overzicht van de schepen uit het boek Laverend de oorlog door is te vinden op ***https://www.lvbhb.nl/wo2schepen/***.

Bron: LVBHB

Uit de brand(merken)



De kadastergegevens en de scheepsmetingen zijn onmisbare bronnen voor de zoektocht naar de geschiedenis van je eigen schip. Dit boek vertelt alles over de brandmerkgegevens.

De scheepsmetingen werden eerder uitgelicht in het boek ‘De maat genomen’. Het boek ‘Droge kost voor natte geschiedenis’ geeft een overzicht van alle ter beschikking staande bronnen.

Het drieluik wordt gecompleteerd met dit boek ‘Uit de brand(merken)’, dat de geschiedenis van het Kadaster en zijn rol bij de scheepsregistratie beschrijft naast een overzicht van de wet- en regelgeving en de ontwikkelingen in die registratie. In tegenstelling tot de scheepsmetingen gaat het hier ook over de registratie van zee- en vissersschepen.

OSN, ENI, de Maatregel Schepen en het brandmerk worden allemaal verklaard en toegelicht aan de hand van een groot aantal voorbeelden uit de praktijk, geïllustreerd met relevante documenten en foto’s.

De scans van de kadastergegevens zijn trouwens gekoppeld aan de scheepsmetingen in de database LSD. Het boek kost €27.50 en is verkrijgbaar in de webwinkel van de LVBHB, zie ***https://www.lvbhb.nl/product/uit-de-brandmerken/***.

Bron: LVBHB

Boeken Van Gaand en Staand Want digitaal beschikbaar



Figuur 4. Boeken van gaand en staand want (JB)

Batavialand en het Zuiderzeemuseum hebben met instemming van auteur Peter Dorleijn, het vijfdelige standaardwerk Van Gaand en Staand Want digitaal beschikbaar gemaakt.

Peter Dorleijn beschrijft in deze serie boeken minutieus de Zuiderzeevisserij, met veel aandacht voor de persoonlijke ervaringen van vissermannen. Visserijtechnieken en technische details van de vissersschepen worden gepresenteerd met prachtige tekeningen en foto’s. Tien vissersplaatsen

krijgen in de vijf delen uitgebreid aandacht. per plaats kan je een aparte pdf downloaden.

Deel I, Inleiding, Enkhuizen en Hoorn, zie *https://www.zuiderzeecollectie.nl/object/books/Zuiderzee_museum-8328*.

Deel II, Volendam en Marken, zie *https://www.zuiderzeecollectie.nl/object/books/Zuiderzee_museum-8327*.

Deel III, Huizen, en Bunschoten Spakenburg, zie *https://www.zuiderzeecollectie.nl/object/books/Zuiderzee_museum-8326*.

Deel IV, Harderwijk en Elburg, zie *https://www.zuiderzeecollectie.nl/object/books/Zuiderzee_museum-1967*.

Deel V, Vollenhove en De Lemmer, zie *https://www.zuiderzeecollectie.nl/object/books/Zuiderzee_museum-7123*.

Bron: Scheepspost

Het visserijregister heeft je nodig!

Sinds 1911 werd een visserijschip vastgelegd in het Centraal Visserijregister, de burgerlijke stand van visserijschepen. Tot ca. 1975-78 werd het Centraal Visserijregister bijgehouden, dit leverde een kaartsysteem van ca. 40.000 kaarten op. Deze kaarten zijn in 2019 gescand, maar de gegevens op de kaarten moeten nog gedigitaliseerd worden, dan worden de kaarten ook doorzoekbaar.

Hier kan je ons enorm mee helpen

Waarom doen we dit?
Met gedigitaliseerde data van de kaarten kan er wetenschappelijk onderzoek op de kaarten worden uitgevoerd, kunnen kaarten worden gekoppeld aan andere informatie en kunnen geïnteresseerden 'hun schip' terugvinden. Was een van jouw voorouders visser? Dan kun je hem en zijn schip of schepen gemakkelijk opzoeken. Het wordt duidelijk op welke vis hij viste, welk type schepen hij bezat. Het register toont de vissersschepen die op de Nederlandse zeeën voeren en wat er met de schepen is gebeurd. Vooral dat laatste is interessant omdat de gehele levensloop van een schip hierdoor inzichtelijk wordt. Ook kunnen schepen die zijn afgebeeld op foto's, schilderijen, tekeningen en prenten nu gekoppeld worden aan registerdata en zo de beelden meer betekenis geven.

Het complete visserijregister met alle door jullie ingevoerde gegevens wordt eind 2020 gepubliceerd op *www.zuiderzeecollectie.nl*
Dit is een project van Zuiderzeemuseum Enkhuizen en museum Vlaardingen

Privacy
Op de kaarten staan mogelijk namen van nog levende personen. Mocht je dit tegenkomen en hier bezwaar tegen hebben, neem dan contact op met *servicedesk.collectie@zuiderzeemuseum.nl*

Voor en na 1945
De visserijkaarten die je ziet, komen uit de periode 1911-1945. Na deze periode veranderden de kaarten. Zij komen in een tweede project aan de beurt.

Kijk hier voor meer informatie, *https://widgets.hetvolk.org/data-entry/start/6bcb51b2-8346-3b81-0c92-386f3c7ee97f*.

Bron: Scheepspost

SKS kampioenschap toegevoegd aan lijst Immaterieel Erfgoed

Het SKS-kampioenschap skûtsjesilen is bijgeschreven in de Inventaris Immaterieel Erfgoed Nederland, deze lijst bevat meer dan 160 vormen van immaterieel erfgoed.

Het SKS-kampioenschap skûtsjesilen heeft nu een eigen pagina op de website van het Kenniscentrum Immaterieel Erfgoed Nederland.
Bijschrijving in de Inventaris Immaterieel Erfgoed is een middel om de beoefenaars te helpen bij het levend houden van hun immaterieel erfgoed. Ze maken zelf een plan

om het erfgoed met behoud van kernwaarden toekomstbestendig te maken. Ook de Strontweek staat in de Inventaris Immaterieel Erfgoed Nederland.



Figuur 5. Skûtsje (JB)

In 2012 ondertekende de Nederlandse regering het UNESCO Verdrag inzake de Bescherming van het Immaterieel Cultureel Erfgoed. Het inventariseren van het immaterieel erfgoed is een van de verplichtingen die hiermee samenhangt.

De SKS bestaat dit jaar 75 jaar. In het tweede weekend van september wordt een minikampioenschap georganiseerd om dit te vieren.

Zie ook https://www.immaterieelerfgoed.nl/nl/page/4668/sks-kampioenschap-sk%C3%BBtsjesilen.

Bron: Scheepspost

Binnenvaartmuseum definitief voor de Biesboschhal

Op dinsdag 22 september 2020 besloot de gemeenteraad van Dordrecht dat de kade voor De Biesboschhal aan het Wantij definitief wordt toegewezen als ligplaats voor de René Siegfried, Lashbak CGS 6013 en Veerdienst 3. Hiermee is zekerheid gekomen voor de toekomst van het Binnenvaartmuseum.



Figuur 6. Schepen van het Binnenvaartmuseum (JB)

Binnenvaartdocumentatiecentrum
Ook besloot de gemeenteraad dat de Biesboschhal verhuurd mag gaan worden. Hierin zou Vereniging de Binnenvaart een binnenvaart-documentatiecentrum willen inrichten. Hiervoor wil de Vereniging zo'n 500 tot 600 vierkante meter huren. De Biesboschhal zou daarmee de verbinding worden tussen de schepen aan het Wantij en in de Zuidelijke insteekhaven. In de laatste haven ligt de Franse Motor Marot, en de bedoeling is dat daar meer historische binnenvaartschepen komen te liggen.

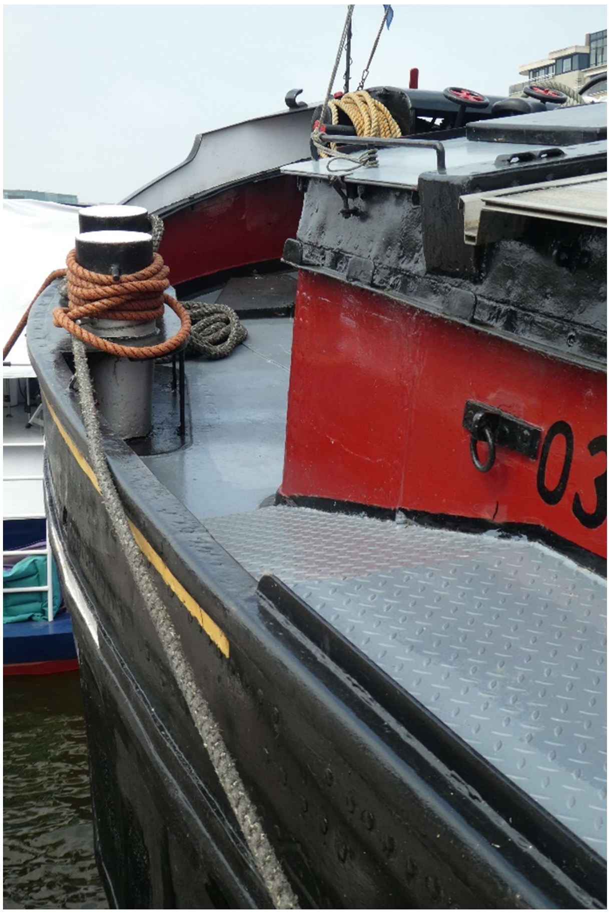
Bron: Scheepspost

Waarom heten Kalffdekken zo?

In het verleden zijn op veel schepen dekken aangebracht boven de bestaande gangboorden, zogenaamde Kalffdekken. In de Binnenvaartkrant wordt verklaard waar deze naam vandaan komt. De naamgever is Ir. Jacob Adriaan Kalff, geboren in 1869. Hij was betrokken bij het samenvoegen van kleine spoorwegmaatschappijen tot één 'Nederlandse

Spoorwegen', en was van 1933 tot 1935 minister van Waterstaat.

In 1934 zorgde hij dat de Veiligheidswet uit 1895 werd vervangen. De vrachtvaart had het door overcapaciteit moeilijk, en er gebeurden regelmatig ongelukken door overbelading van schepen. Door de gangboorden en soms ook de den te verhogen kon het laadvermogen van bestaande schepen worden verhoogd en voldeden de schepen toch aan de wettelijke eisen. Het Kalffdek zorgt voor meer stabiliteit en een groter drijfvermogen.



Figuur 7. Kalffdek in het gangboord (JB)

Zie voor het gehele artikel in de Binnenvaartkrant, https://binnenvaartkrant.nl/waar-komt-naam-kalffdek-vandaan.

Bron: Scheepspost

Chartervaart en Maritiem Erfgoed

De BBZ onderzoekt of het mogelijk is om erkenning te krijgen van de cultuurhistorische waarde van de chartervaart. Het gaat dan met name over de activiteit of de samenhang van activiteiten en de rol die de schepen (die wel of niet van historische waarde zijn) daarin spelen. Het gaat waarschijnlijk met name om de zeilvaart en dan in het bijzonder om de activiteit, het immateriële deel. We zien op hoeveel sympathie de vloot kan rekenen in de maatschappij, maar hoe moeilijk het is om iets extra's voor elkaar te krijgen omdat de bijzondere status niet erkend is.

Het onderzoek kan opleveren dat er meer nadelen dan voordelen aan de status kleven of dat het alleen voor een selecte groep wat oplevert. De bevindingen zullen wij delen met de leden om de voortgang samen te bepalen.

Ondertussen vindt de BBZ zelf dat de chartervaart erfgoed is en om dat beter uit te dragen is er een subsidie aangevraagd die moet helpen om de boodschap in beeld te krijgen (het idee is om een korte film over de sector te maken).

Samen met de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) heeft de BBZ een aanvullende subsidie aangevraagd om te laten onderzoeken of en hoe de chartervaart beter juridisch beschermd kan worden. Ook hier gaat het weer om een onderzoek en niets definitiefs. Informatie moet ons helpen de juiste keuzes te maken.

Bron: Zeepost

Hoe een houten scheepswrak de ontstaansgeschiedenis van Rotterdam vertelt

Het is een eeuwenoud wrak, maar ook een icoon van Rotterdam. Een houten scheepje dat eeuwenlang diep onder de grond heeft gelegen, vertelt veel over de ontstaansgeschiedenis van Rotterdam.
Ten eerste omdat het deel uitmaakt van het fundament van de stad. Rotterdam is ontstaan nadat er een dam is gelegd in het riviertje de

Rotte. Dit houten scheepje is gebruikt om het laatste stuk van die dam te dichten.

Ten tweede omdat uit onderzoek naar het hout van het bootje is gebleken dat de dam in het jaar 1270 moet zijn aangelegd. Met die wetenschap kunnen we in 2020 zeggen dat het 750 jaar geleden is dat Rotterdam is ontstaan.

Het scheepje, een zogeheten punter, is al in 1991 opgegraven bij archeologisch onderzoek voorafgaand aan de aanleg van de Willemsspoortunnel in het centrum van Rotterdam. Archeologie Rotterdam is daar op zoek gegaan naar sporen van de dam in de Rotte. Deze punter is het oudste scheepje van Rotterdam maar ook één van de oudste punters van Nederland. Het scheepje is gebruikt op de Rotte voor het vervoer van zowel mensen als vee.

Voor het eerst is dit bijzondere bootje nu te zien in Rotterdam. Het staat centraal in de tentoonstelling ‘750 jaar Rotte | dam’ in Museum Rotterdam. Rond de dam in de Rotte bouwden de eerste Rotterdammers huizen. Bij opgravingen zijn ook allerlei gebruiksvoorwerpen van deze oer-Rotterdammers gevonden. Ook die zijn te zien in de tentoonstelling.

Meer informatie over de tentoonstelling, zie ***https://museumrotterdam.nl/tentoonstellingen/750-jaar-rotte-dam***.

In dit filmpje wordt meer informatie gegeven over het ontstaan van Rotterdam, zie ***https://vimeo.com/477753684?fbclid=IwAR2o9IrVrHGn3xBZQ4fAU7WMXO9HbJ0U2Vo4BsrSEYPRxuH-YoKOKe-IsFE***.



Figuur 8. Boekje over het houten schip van Rotterdam (JB)

Bij de tentoonstelling is ook een boekje uitgegeven over de punter, verkrijgbaar voor 5 euro bij Rotterdamse boekhandels waaronder Donner, ***https://www.ookditisderotte.nl/blog/750-jaar-dam-in-de-rotte/nieuw-boek-tussen-dam-en-schip?fbclid=IwAR14wZAoggaw5SvsZFixSVWsTGUyQwRGRggC3Zp34VgxVy1u91XonKqcTL0***

Bron: Scheepspost

Rijksdienst laat archeologisch onderzoek uitvoeren op Hoornse Hop

Slag op de Zuiderzee werd in oktober 447 jaar geleden beslecht.

Nederland is een maritieme natie. Sporen daarvan zijn overal in onze wateren nog te vinden. Toch is slechts een klein deel daarvan onderzocht. Waarschijnlijk liggen er nog vele scheepswrakken, verdronken dorpen en andere archeologische vondsten te wachten om ontdekt te worden.

Tegelijkertijd weten we dat archeologische vindplaatsen onderwater erg kwetsbaar zijn. Onder invloed van stroming bijvoorbeeld kunnen ze snel vergaan. Daarom laat de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) verschillende delen van de Nederlandse wateren in kaart brengen om uit te vinden of er nog archeologische resten aanwezig zijn.

Op basis van historische bronnen wordt verwacht dat de kans heel groot is dat in de geselecteerde gebieden archeologische vondsten gedaan worden. Vervolgens kunnen de opgespoorde vindplaatsen nader worden onderzocht en eventueel beschermd. Een van deze gebieden is het Hoornse Hop. Hier werd van 7 tot 12 oktober 1573 een van de grootste zeeslagen uit onze maritieme geschiedenis uitgevochten.

Opstand

De Opstand (1568 –1648), beter bekend als de Tachtigjarige Oorlog, begon als protest van een groepje protestantse edelen tegen de wijze waarop het katholieke Koninkrijk Spanje haar landsdelen bestuurde. Ook de steeds grotere inperking van de geloofsvrijheid maakte de onderlinge verhoudingen er niet beter op. Protestantse opstandelingen bezetten landsdelen en steden werden aangevallen. Koning Filips II van Spanje kon dit niet op zich laten zitten en heroverde zoveel mogelijk bezette gebieden en opstandig steden. In 1573 moest hij echter het beleg van Alkmaar afblazen en de Watergeuzen blokkeerden op de Zuiderzee de Spaanse militaire aanvoerroutes naar Groningen en Friesland.

Om de Watergeuzen te helpen en te voorkomen dat de eigen steden werden aangevallen, formeerden Hoorn, Enkhuizen, Edam en Monnickendam een vloot om de te verwachte aanval vanuit het katholieke Amsterdam af te slaan. Geheel tegen de verhouding in, werd de Spaanse vloot verslagen. De slag vond op 'de stoep' van Hoorn plaats, in het Hoornse Hop.

De uitslag van de Slag op de Zuiderzee betekende een ommekeer gedurende de Opstand en zorgde voor een ongekende welvaart in West-Friesland.

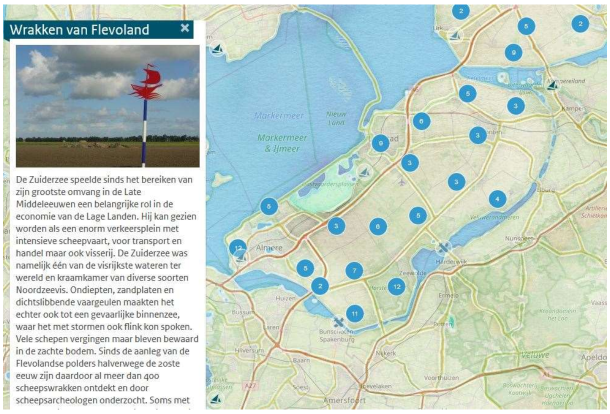
Minimaal tien scheepswrakken

Het bedrijf Periplus Archeomare zal de komende weken in opdracht van de RCE in samenwerking met surveybedrijf DEEP uit Amsterdam een scan van de Waterbodem in het Hoornse Hop maken. Voor het onderzoek wordt het meetvaartuig *'Loeve'*, een survey catamaran ingezet. Hiermee wordt een gebied van bijna tachtig vierkante meter in kaart gebracht met een zogenaamde *side scan sonar*.

In totaal zal meer dan 900 kilometer worden afgelegd met het vaartuig.

Vervolgens worden hoge resolutie detailopnamen gemaakt van aangetroffen wrakresten met een *multibeam echosounder.* De verwachting is dat hierbij minimaal tien scheepswrakken uit verschillende perioden worden gevonden en in kaart gebracht. Daarnaast zullen ook andere zaken aan het licht komen zoals verdronken dijkresten.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed



1000ste wrak op website MaSS

Nederland heeft een bijzonder maritiem verleden. In binnen- en buitenlandse wateren liggen in totaal ruim 1500 scheepwrakken die we nog altijd als ons eigendom beschouwen. Het maritieme erfgoed is zó kenmerkend voor onze cultuur en geschiedenis, dat we het willen beschermen en onderzoeken zodat het bewaard blijft voor huidige en toekomstige generaties. Daar zorgt het Programma Maritiem Erfgoed Internationaal van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed voor, samen met haar partners.

MaSS

Alle gegevens over de ruim 1500 Nederlandse scheepswrakken worden in een database verzameld en zichtbaar gemaakt op de website

Maritime Stepping Stones, *https://mass.cultureelerfgoed.nl/*.

De Gouden Leeuw

Inmiddels is het 1000ste wrak op MaSS geplaatst. Hiervoor hebben we gekozen voor een bijzonder wrak: de Gouden Leeuw. Dit was het eerste schip waar de later beroemde en beruchte admiraal Witte de With als zeventienjarige op voer. Het schip was drie jaar onderweg waarin het veel spannends beleefde, waaronder de inname van Batavia in Indonesië.

Lees het verhaal op ***https://mass.cultureelerfgoed.nl/gouden-leeuw-1615***.

Een site vol bijzondere verhalen

Op MaSS staan bijzondere verhalen over de glorie onze maritieme geschiedenis maar ook de donkere kanten ervan worden belicht. Het MaSS is een verzameling van verhalen uit het maritieme verleden, vanuit westerse, maar ook vanuit niet-westerse perspectieven.

Deze website bestaat niet alleen uit scheepswrakken van Nederlandse herkomst, maar er is ook ander (Nederlands) maritiem erfgoed te vinden. Denk aan: havens, kades, bruggen, gezonken steden, dorpen en prehistorische vindplaatsen. Er is dus veel te zien en te leren op MaSS en daarom ideaal om voor onderzoek, schoolopdrachten of gewoon vanuit interesse te bezoeken. Iedereen kan zich bovendien op MaSS registreren om zelf maritiem erfgoed toe te voegen, aanpassingen te doen, afbeeldingen toe te voegen of mee te discussiëren.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

MaSS: verhalen over wrakken en onderwater sites

Nederland heeft een sterke band met het water. We vechten er tegen en we gebruiken het naar onze zin. Nederlandse schepen hebben alle zeeën bevaren en de verste uithoeken van de wereld ontdekt. Ruim 1500 van deze schepen bereikten hun bestemming niet en zonken naar de zeebodem. Deze scheepswrakken zijn in kaart gebracht op Maritime Stepping Stones (MaSS) en staan te popelen om hun verhalen te delen.

MaSS staat boordevol verhalen over wrakken en andere archeologische vindplaatsen onder water. Op de interactieve kaart kun je scheepswrakken uit de Prehistorie, Klassieke Oudheid, Middeleeuwen en Nieuwe Tijd vinden. Met de filters kun je zoeken naar specifieke typen schepen en achtergrondverhalen vinden. Wist je dat er scheepswrakken van zowel de VOC als de Tweede Wereldoorlog op MaSS staan? Maar ook scheepswrakken uit andere landen worden nu toegevoegd door experts uit verschillende werelddelen. MaSS wordt dus steeds interessanter!

Jij kan zelf ook verhalen toevoegen!
Nieuwe vindplaatsen — maar ook informatie, video's en afbeeldingen van al in MaSS opgenomen locaties — zijn zeer welkom. Dus is jouw verre voorouder verdwenen op zee? Of heb je nog krantenknipsels liggen van een scheepsramp? Laat het MaSS weten! Samen brengen wij het verleden tot leven en de verhalen van maritiem erfgoed boven water!

Zie ***https://mass.cultureelerfgoed.nl/?language=nl***.

Bron: Scheepspost

Maritieme vondsten

Het project Portable Antiquities of the Netherlands (PAN) van de VU begon als een initiatief om oude collecties voor de toekomst vast te leggen. Inmiddels is het uitgegroeid tot een netwerk van actieve vrijwilligers en professionals. De subsidieaanvraag om het succesvolle project voort te zetten is goedgekeurd door de RCE.
Was PAN oorspronkelijk vooral bedoeld voor landvondsten, met name van detectorzoekers,

nu worden ook maritieme vondsten en vondsten van de waterbodem gedocumenteerd en op de PAN website gepubliceerd. Zo worden materialen als aardewerk en glas toegevoegd aan PAN, maar ook gereedschap, vaatwerk, scheepslantaarns en kanonnen, categorieën die veel op waterbodems worden aangetroffen. Regionale vondstregistratoren komen bij hobbyduikers en andere verzamelaars thuis en hebben binnenkort ook spreekuren op ArcheoHotspots. Verzamelaars en vrijwilligersgroepen zullen in workshops hun eigen vondsten kunnen fotograferen en invoeren. Met enkele verenigingen worden samenwerkingen opgezet om maritieme collecties te documenteren.



Op de foto een Romeins-middeleeuwse bootshaak (PAN). Opvallend hoe weinig het ontwerp verschilt met dat van bootshaken die nog dagelijks gebruikt worden.

Bron: Vaarwijzer

Tussenrapportage programma Maritiem Erfgoed Internationaal 2017-2019

In mei 2020 verscheen de tussenrapportage van het RCE-programma Maritiem Erfgoed Internationaal. De rapportage beschrijft de projecten, activiteiten en andere werkzaamheden die het programma in de periode 2017-2019 heeft uitgevoerd. Ook gaat het rapport in op de huidige stand van zaken, de ontwikkelingen naar aanleiding van de coronacrisis en de eventuele gevolgen voor de nieuwe beleidsperiode 2021-2024.



Beheer van maritiem erfgoed

Het RCE-programma Maritiem Erfgoed Internationaal heeft als taak zorg te dragen voor het beheer van het Nederlands cultureel maritiem erfgoed in het buitenland. Het is in 2017 gescheiden van het maritiem beheer in Nederland nadat het eerste maritieme programma – dat beide taken uitvoerde - in 2016 ten einde liep. Een aantal hoogtepunten van het programma zijn de opgraving van het VOC-schip de Rooswijk voor de kust van Engeland, de samenwerking met Cuba en het daaruit voorkomende veldwerk en het platform Maritime Stepping Stones.

Taken

De taken die het programma uitvoert zijn zeer divers en hebben soms grote maatschappelijke impact.

De projecten rondom de illegaal geborgen Nederlandse onderzeeboten in Maleisië en de Nederlandse oorlogsbodems in de Javazee bij Indonesië zijn hier belangrijke voorbeelden van.

Programma

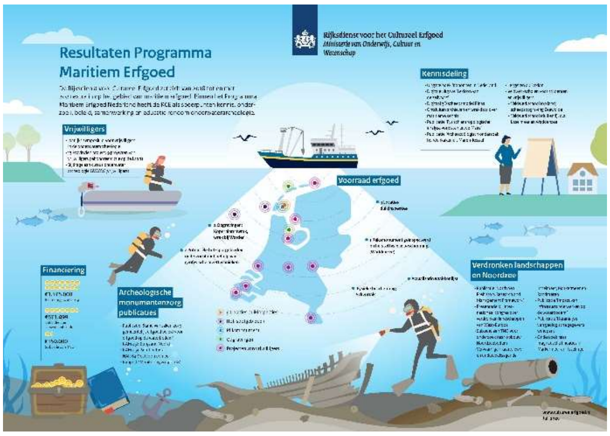
Het programma loopt nog door tot einde 2021 en geeft regelmatig (Engelstalige) updates via onze Engelstalige website (https://english.cultureelerfgoed.nl/topics/m/maritime-heritage) en sociale media.

Zie voor de rapportage zelf, ***https://www.cultureelerfgoed.nl/publicaties/publicaties/2020/01/01/programma-maritiem-erfgoed-internationaal-rapportage-2017-2019***.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Tussentijdse resultaten programma Maritiem Erfgoed Nederland

De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed zet zich van 2018 tot en met 2021 extra in op het gebied van maritiem erfgoed. Binnen het Programma Maritiem Erfgoed Nederland heeft de RCE als speerpunten kennis, onderzoek, beleid, samenwerking en educatie rondom onderwaterarcheologie. Het programma is nu over de helft: een mooi moment om terug te kijken.



Op 15 september 2020 heeft de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed een infographic gepubliceerd die in één oogopslag een overzicht geeft van projecten Maritiem Erfgoed van de afgelopen periode.

Hierbij een kleine greep uit de resultaten:
– 13 Provinciën project: 9 projecten van vrijwilligers zijn gehonoreerd;
– Publicatie 'Stand van zaken 2019 gemeentelijk erfgoed beleid voor erfgoed op de waterbodem';
– Ontsluiten archieven en wrakdata over maritieme kennis;
– Presentatie bij internationaal congres over verdronken landschappen van West-Europa.

Bron: Maritiem Portal

De toekomst van hydrografische kaarten

Speciaal voor de pleziervaart en kleine beroepsvaart maakt de Nederlandse Dienst der Hydrografie de 1800 serie van zeekaarten. Dit zijn sets van zeekaarten op een kleiner formaat en daardoor beter passend op de kaartentafel van een jacht. Ook zijn de kleuren en symbolen iets aangepast zodat ze ook voor de minder ervaren navigator goed te gebruiken zijn.

Commerciële uitgevers als NV Verlag en Imray maken voor de Nederlandse kustwateren vergelijkbare kaartensets op basis van gegevens die zij weer bij de Hydrografie inkopen. Om die reden is de Hydrografische dienst op dit moment aan het kijken hoe de 1800 serie er in de toekomst moet uitzien en of het nog wel logisch is dat deze overheidsdienst ook als uitgever van kaarten voor de pleziervaart moet opereren. In internationale afspraken is vastgelegd dat een nationale overheid officiële zeekaarten maakt van haar voor de zeevaart toegankelijke wateren. In Nederland ligt deze taak bij de Dienst der Hydrografie, een onderdeel van de Koninklijke Marine. Kaarten voor de pleziervaart maken is dus niet specifiek een taak van de Hydrografische Dienst en nu verschillende commerciële uitgevers data inkopen en laten zien elk jaar weer goede en actuele kaarten te maken is het logisch dat de Dienst haar eigen rol opnieuw bekijkt.

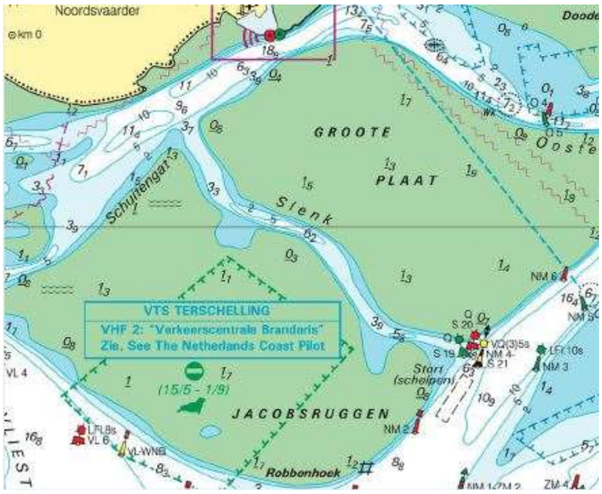
Hoe de toekomst van de 1800 serie er uit zal zien is nog niet bepaald. Wel is al besloten dat de 1809 kaartenset van de Nieuwe Waterweg en het achtergelegen havengebied van Maasvlakte 2 tot Dordrecht en Moerdijk volgend jaar komt te vervallen. Dat betekent

dat er dus geen nieuwe editie zal verschijnen en dat vanaf 1 januari 2021 er ook geen specifieke correcties meer voor deze kaartenset gepubliceerd worden in de wekelijkse Berichten aan Zeevarenden (BAZ). Met behulp van de BAZ voor de zeekaarten 207, 208 en 209 is het nog wel mogelijk de 1809 bij te werken, maar dat is toch minder makkelijk.

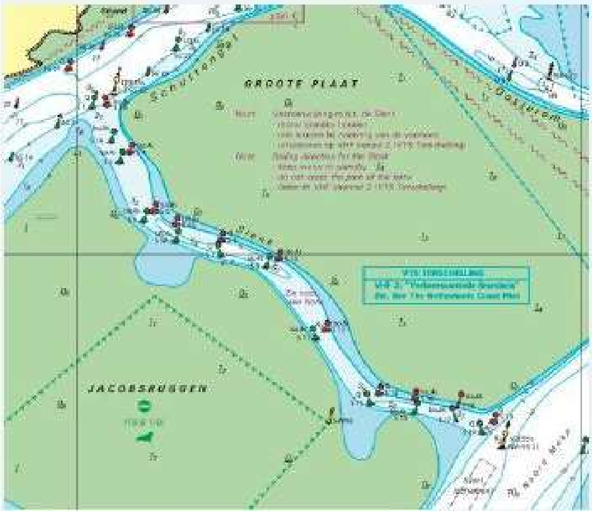
Voor de pleziervaart zijn er voldoende alternatieven. De wateren van de 1809 zijn opgenomen in de Atlas NL4 van NV Verlag, de 2140 kaarten van Imray en ook op Waterkaart 12 van de ANWB.
Begin 2021 en wat later in het voorjaar van volgend jaar verschijnen nog wel nieuwe edities van de kaartensets 1803 Westerschelde, 1810 IJsselmeer, 1811 Waddenzee West en 1812 Waddenzee Oost. Dat zullen dan vermoedelijk de laatste kaarten zijn die verschijnen volgens de huidige indeling van de 1800 serie.

Bron: Vaarwijzer

Inzoomen op de kaart



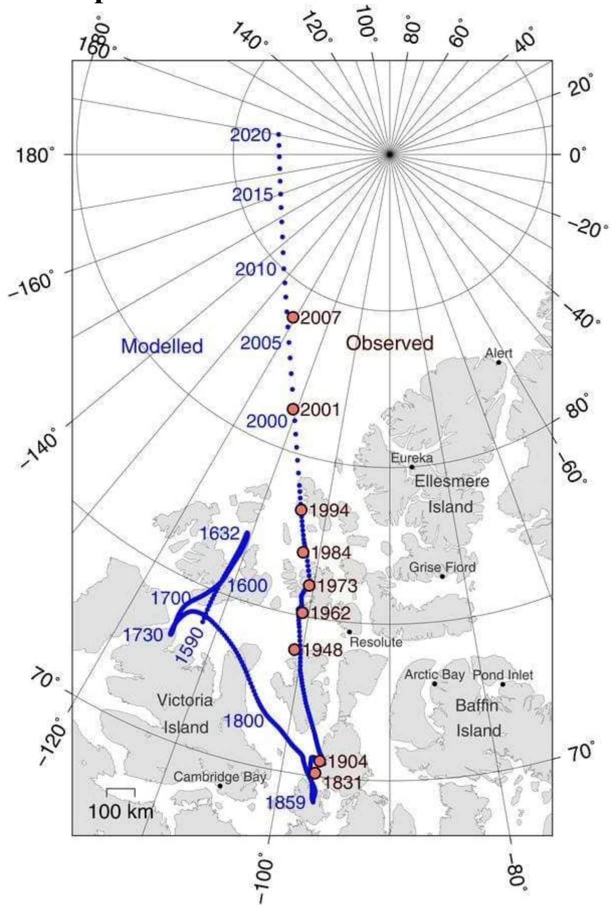
◀ De Slenk op kaart 1811.4.
▼ De Slenk op detailkaart 1811.5D.



Sinds de stranding van Volvo Ocean Race deelnemer Vestas Wind op de Cargados Carajos Shoals weten we dat we op de kaartplotter of kaartsoftware ook moeten inzoomen om gevaarlijke details op tijd te zien. Maar ook op de papieren zeekaarten moet u inzoomen. Of beter gezegd kaarten op een kleinere schaal bekijken om alle beschikbare informatie te zien.
Marianne van der Linden van Scheepswijs schreef daarover een nuttig artikel dat in Zeilen verscheen en dat ook online is te lezen, zie ***http://scheepswijs.nl/cursus/afb/scheepswijs-wadvaartkundigvraagstuk-detailkaart-zeilen2020-11.pdf***. Duidelijk ziet u hier het belang om bij de reisvoorbereidingen tijdens de vaart alle beschikbare informatie te raadplegen.
Precies om deze reden zijn speciaal voor de pleziervaart gemaakte sets van kaarten zo nuttig. Deze sets bestaan namelijk altijd uit verschillende kaarten op verschillende schalen en bieden dus zowel overzicht als de benodigde details.

Bron: Vaarwijzer

Noordpool aan de wandel



De magnetische Noordpool is flink aan de wandel. Van de lessen navigatie weet u dat er een verschil is tussen de kompaskoers en de ware koers. Dat komt door afwijkingen veroorzaakt door metalen aan boord (deviatie) en doordat het magnetische Noorden niet op dezelfde plek zit als het Ware of geografische Noorden (variatie). In de zeekaart vindt u de variatie en afhankelijk van het jaartal van uitgave en de jaarlijkse veranderen kunt u bepalen wat de variatie op dit moment is. De variatie is ook overal op de wereld anders. In Nederland is deze niet zo groot, maar elders kan de variatie wel heel erg groot zijn en deze verandert dus jaarlijks.

Bron: Vaarwijzer

Jan Sepp krijgt de Henk Bos wisselprijs 2020



Figuur 9. Jan Sepp (JB)

Jaarlijks wordt door de LVBHB de Henk Bos Wisselprijs uitgereikt om haar waardering uit te drukken naar leden die zich ingespannen hebben om een scheeps-onderwerp uit te diepen. In 2020 gaat deze prijs naar Jan Sepp.

Er zijn maar weinig mensen in binnenvaartland die een afstudeergraad hebben behaald op de historie van de Nederlandse binnenvaart en vervolgens – ook op digitale wijze – het oog beroepsmatig gericht hebben op het behoud van de schepen en bijbehorende ambachten van de historische vloot.

Jan Sepp is al langere tijd lid van de LVBHB, heeft het verschijnsel binnenvaart diepgaand bestudeerd en heeft een veelheid aan artikelen ruimhartig gepubliceerd.

In nummer 7 van de Spiegel der Zeilvaart (1982) treffen we het eerste deel aan van de overgang van de 5-delige serie ‘van zeilvaart naar motorvaart’. Daarin wordt beschreven

hoe technische en economische ontwikkelingen impact hadden op de aard van de vloot en de reactie van de overheden daarop met ontwikkelingen van infrastructuur en belastingen. Gevolgd door een stuk over vlagvoering op schepen, beschrijven en meten van schepen, de takken van beurtvaart en wilde vaart alsmede het verschil tussen regionale vaart, Rijnvaart en nationale vaart. Een bijzondere beschrijving bevat de kustvaart in Oost-Afrika met het gebruik en bevaren van de Dhow zeilschepen. We maken voor het eerst met hem kennis in de Bokkepoot 200, waarin men eerst over hem schrijft, maar waar Jan Sepp later ook zelf artikelen publiceert.

Na de eeuwwisseling is de LVBHB toe aan een verbetering van het functioneren van de vereniging en een voorzichtig begin van automatisering. Na een gesprek met de toenmalige voorzitter denkt Jan Sepp dat hij niet capabel is om de ledenadministratie te automatiseren, maar neemt de uitdaging aan en ontwikkelt zelf een programma om dat te realiseren. Van het één komt het ander: samen met George Snijder verdiept hij zich in het meten en registreren van schepen en er komt een LVBHB-website die door hem toegankelijk gemaakt wordt en die hij ook jaren beheert.

Daarna volgt een moeizaam proces om te komen tot een beschrijven van onze schepen. Het uitgangspunt is dat de leden/eigenaren dit zelf gaan doen aan de hand van eenduidig programma, dat ze zelf invullen en altijd kunnen wijzigen naar de gegeven omstandigheden. De leden zijn derhalve de eigenaar van hun stuk van wat we het Bestand Historische Schepen noemen. Kortom: we kunnen allemaal als lid van de LVBHB zelf Diepgaand Onderzoek doen naar de omstandigheden van je Schip of Ambacht en daarover publiceren.

Jan Sepp deed dat met overgave en we hebben vernomen dat deze opgave wel vaak een dag in de week aan tijd vergde. ‘Je kunt me veel vertellen, maar ik wil het ook ervaren’, dacht hij. Zo werd het bureauwerk afgewisseld met het, samen met zijn echtgenote, bouwen van een eigen schip. Het werd de Canadese kano ‘Houtje’, waarover uiteraard – digitaal – werd gecommuniceerd en gepubliceerd.

De publicaties zijn alle terug te vinden op de ***website: www.S2ep2.nl***. Zie ook de ***LVBHB-site onder de knop ‘nieuws’***, waar ook al een aantal artikelen zijn geplaatst.

Bron: Bulletalie LVBHB

Zeekadetkorps Nederland 65 jaar

Donderdag 15 oktober 2020 is het precies 65 jaar geleden dat Zeekadetkorps Nederland werd opgericht. Duizenden jongens, meisjes, mannen en vrouwen hebben in die 65 jaar deel uitgemaakt van Zeekadetkorps Nederland. Op dit moment varen er dus vele mensen bij de Koninklijke Marine, de Binnenvaart en de Zeevaart, die hun eerste ervaringen aan boord van een schip bij een Zeekadetkorps hebben opgedaan. Velen hebben hun weg naar zee of de binnenvaart gevonden dankzij hun lidmaatschap van één van de 19 Zeekadetkorpsen.

Op 18 februari 1949 is het eerste Zeekadetkorps in Gouda opgericht. In november volgde Zeekadetkorps Maassluis en in de jaren daarna nog andere. De korpsen werkten onderling goed samen. Om de zaken beter te organiseren en om naar buiten toe als eenheid op te treden was echter meer nodig. De toen in totaal zeven korpsen besloten in 1955 zich landelijk te verenigen. Op 15 oktober 1955 is de ‘Vereniging Zeekadetkorps Nederland’ (ZKKNL) opgericht. Vandaag dus 65 jaar geleden.


Figuur 10. De zeilschepen van het Zeekadetkorps (JB)

De rijke historie is samengebracht op een speciale website, zie ***https://historie.zeekadetkorps-nederland.nl/***.
Met de start van het jubileumjaar, is ook de actie gestart het bedrijfsleven en daarvoor werkende instellingen op te roepen Zeekadetkorps Nederland of hun plaatselijke korps te steunen met middelen en geld. Ook worden oud kadetten gezocht om zo te delen in de feestvreugde.
Bron: Vaarwijzer

Hulploon te hoog

Het is al jarenlang een conflict tussen commerciële bergers en de vrijwilligers van de KNRM. Het steekt de commerciële bergers dat een door gerunde organisatie als de KNRM vaak ook assistentie biedt terwijl er geen sprake is van een noodsituatie. Bijvoorbeeld een gestrand zeiljacht even lostrekken of een boot met motorpech naar een veilige haven slepen. Schippers in de problemen zouden daarom vaak de hulp van een commerciële berger weigeren, wetend dat de reddingsboot al onderweg is. Aan de andere kant staan de verhalen over bergers die torenhoge vergoedingen vragen, terwijl het water je letterlijk aan de lippen kan staan.
Het zijn die verhalen die veel schippers huiverig maken om de commerciële hulp te accepteren.
In een rechtszaak over het hulploon dat een berger in rekening bracht bij een jachthuurder, heeft de kantonrechter in Rotterdam in het voordeel van de jachthuurder geoordeeld. In de zaak was sprake van een professionele hulpverlening, waarbij een berger een gehuurd zeiljacht heeft losgetrokken. De berger bracht 2250 euro in rekening, maar de schipper van het gehuurde jacht achtte 250 euro redelijk. In dit specifieke geval heeft de rechter bepaald dat een hulploon van 350 euro redelijk was. Het zijn dit soort praktijken die het vooroordeel van veel schippers bevestigen en doet daarmee de bergers geen goed doen.

Bron: Vaarwijzer

Berger mag niet lukraak hoge kosten in rekening brengen

Particuliere sleep- en bergingsbedrijven mogen niet zomaar hoge bedragen vragen voor hun hulpverlening. Dat stelt de kantonrechter in Rotterdam. Een maritieme bergingsdienst uit Makkum kreeg onlangs het lid op de neus.

Het bedrijf stuurde de eigenaar van een zeiljacht een rekening van 2500 euro voor het lostrekken van zijn schip. De kantonrechter in Rotterdam oordeelde dat een vergoeding van 350 euro in dit geval voldoende was.

De hulpverlening speelde zich af in de zomer van 2018. Een klein huurzeiljacht (7,76 x 2,76 meter) liep aan de grond op het IJsselmeer bij het Friese Gaast. De huurder zag geen kans het vaartuig zelf los te krijgen en belde de havenmeester van jachthaven It Soal in Workum. Die adviseerde de Kustwacht of de KNRM te bellen. Maar de hulp kwam veel sneller dan verwacht. ‘Een paar minuten later kwam er al een rubberboot aan met vier mannen waarvan een aan boord kwam en zei dat hij ons ging lostrekken’, verklaarde de jachtschipper. ‘Op onze vraag wat het zou kosten kwam geen antwoord, ook niet bij benadering. Iemand op hun kantoor zou dat beoordelen.’

Lees de gehele uitspraak hier.

Bron: Zeepost